

Em estudos posteriormente feitos, já submetidos ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, que ainda não se manifestou a respeito, o financiamento contratado, de Cr\$ 241.300.000,00 deverá ter a seguinte aplicação:

Movimento de terra:		
Dotação constante do contrato	Cr\$ 172.061.864,30	Cr\$
Refôço desta dotação, com as seguintes transferências:		
1) Da dotação de Trilhos e Acessórios	1.664.927,00	
2) Da dotação de Edifícios	452.572,10	174.179.363,40
Edifícios:		
Dotação constante do contrato	48.321.801,10	
Dedução, com transferência para Movimento de Terra	452.572,10	47.869.229,00
Trilhos e Acessórios:		
Dotação constante do contrato	20.505.189,10	
Dedução, com transferência para Movimento de Terra	1.664.927,00	18.840.262,10
Diversos e Eventuais		411.145,50
		241.300.000,00

Da dotação de Cr\$ 18.810.262,10, da verba "Trilho e Acessórios", a parcela de Cr\$ 8.583.412,80, será aplicada na amortização da Central Handlu Zagranicznego 129, de 11-12-58, assinado com esse mesmo Banco.

Por conta desse financiamento, já recebeu a Companhia a importância de Cr\$ 218.590.000,00, assim parcelada:

	Cr\$
Em 27-12-1957	46.305.000,00
Em 23-6-1958	46.305.000,00
Em 2-10-1958	62.990.000,00
Em 26-4-1959	62.990.000,00
Total já recebido	218.590.000,00

Até 31 de dezembro de 1960, os dispêndios da Companhia, pelas verbas acima mencionadas, foram os seguintes:

	Cr\$
Movimento de terra	174.179.363,40
Edifícios	30.459.906,97
Mudança de caminhos e estradas	297.985,50
Embarcadouro de gado	
Trilhos, aparelhos e desvios e tirefonds	8.481.121,27
Total	213.418.377,14

As despesas contratuais do financiamento, já efetivadas até 31 de dezembro de 1960 foram as seguintes:

Comissões, juros, despesas de escritura, taxa de fiscalização e selos, conforme constou dos 3 últimos relatórios:		
	Cr\$	Cr\$
1957	2.508.381,50	
1958	7.932.051,80	
1959	18.193.649,10	28.634.082,40
Despesas efetuadas no ano de 1959:		
Juros	17.627.463,39	
Taxa de Fiscalização	2.185.990,50	19.813.363,30
Total despêndido		48.447.445,70

Em atenção ao pedido formulado pelo Banco, a prorrogação do prazo de utilização em consequência, do período de amortização parcela em 31-12-60, solicitou o Banco que seguintes itens, o que foi feito por ofício em

- aceitação da reabertura, sob os mesmos termos e obrigações do Contrato F-77, de 4 de julho para quaisquer efeitos, com compromisso de assinar, após a aprovação do Sr. Ministro da Viação, ex-vi do art. 4.º do Decreto n.º 37.686, de 2 de agosto de 1955, bem como de aprovar esse aditivo à a se realizar em abril de 1961, mediante a inclusão de referência extorção da Diretoria correspondente ao exercício de 1960, e pedido de destaque para sua votação na Assembleia, com respeito ao contrato principal F-77;
- reconhecimento expresso da vinculação entre a reabertura e o Contrato F-77, de modo que, ao inadimplemento neste ou a recusa de assinar o aditivo facultem ao Banco suspender, a utilização do crédito ou declarar vencidos ambos os instrumentos.

Em janeiro de 1961, a Presidência do Banco informou à Cia. que havia autorizado a reabertura da conta, com a prorrogação do prazo de utilização e do período de resgate, dentro das seguintes condições, além da elevação de 8% para 8,5%, da taxa de juros anuais com o que a Cia. se manifestou de acordo, ad-referendo da Assembleia Geral:

- a formalização do aditivo contratual será feita imediatamente após a realização da Assembleia Geral Ordinária da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, em abril de 1961;
- o prazo de utilização do crédito fica prorrogado até 31-1-61;
- o resgate será em 24 semestres, vencendo-se a primeira em 15-6-61 e a vigésima quarta em 15-12-72.

Nestas condições a Diretoria submete à consideração da Assembleia Geral as alterações em apêndice.

III — Trilhos e acessórios para o prolongamento da linha de Adamantina a Panorama

Contrato n.º 129 assinado em 11-12-58

Por conta do financiamento contratado, de Cr\$ 76.540.330,00, integralmente utilizado na liquidação parcial de trilhos adquiridos, por intermédio e sob o financiamento do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, da Centrozap — Empresa Estatal Polonesa, pagou a Companhia, no corrente exercício de 1960, as seguintes despesas:

	Cr\$	Cr\$
Juros de 8,5% a.a.:		
De 1959 1.º semestre	4.311.571,90	
2.º semestre	3.036.370,60	
De 1960 1.º semestre	3.307.409,20	
2.º semestre	3.307.409,80	13.962.762,10
Taxa de fiscalização de 0,5% semestral:		
De 1959 1.º semestre	382.701,70	
2.º semestre	382.701,70	
De 1960 1.º semestre	382.701,70	
2.º semestre	382.701,70	1.530.806,80
Total remetido em 1960		15.493.568,90

Com relação a esse contrato, houve um excedente de Cr\$ 62.200.212,80, inclusive juros já vencidos, conforme apura o último Relatório, espera a Companhia o sendo, todavia, indispensável a aprovação desta Assembleia Geral para esta operação complementar, por exigência do Banco.

PROLONGAMENTO DA LINHA DE ADAMANTINA A PANORAMA

Tiveram prosseguimento os trabalhos de construção da linha de Adamantina a Panorama com o assentamento de trilhos, da estaca 3.000 à estaca 3.945, inclu-

sive na esplanada de Iandára, e os dormentes da estaca 3.000 à estaca 4.110. Foi encaixada toda a esplanada de Dracena e a linha entre as estacas 2.936 e 3.061, 3.281 e 3.324, 3.458 e 3.653 e 3.677 e 3.714 com cascalho e pó de pedra e com terra da estaca 3.061 à 3.281, 3.324 à 3.458 e da 3.890 à 3.945, além de toda a esplanada de Iandára.

Foi completada a terraplenagem em diversos trechos com a extensão total de 12.012,00 m e concluídas as passagens inferiores de Flórida Paulista e Pacaembu e a superior de Dracena, bem como duas passagens inferiores para gado, entre Dracena e Iandára.

Concluíram-se 12 casas para residência de empregados em Dracena, a plataforma e cobertura para a parada de Atlântida, achando-se em execução os serviços de construção dos edifícios da estação de Iandára.

Foram, também, concluídos os 5 quilômetros de linha telegráfica entre Dracena e Iandára e as instalações de água, esgotos e iluminação elétrica das estações de Flórida Paulista, Pacaembu, Itapuru, Junqueirópolis e Dracena e executados 72.120 metros lineares de cercas ao longo das linhas e assentadas 180 porteiras nas esplanadas e passagens de nível.

Foram construídas a passagem inferior no km. 612-617,20 m., em Adamantina e a passagem inferior para gado, com 1,30 m. de vão, no km. 502-940,00 m., entre Pompeia e Paulópolis.

Conta de capital empregado na ferrovia

As despesas efetuadas até 31 de dezembro de 1956, reconhecidas pelo Governo, em Conta de Capital, de conformidade com o Decreto n.º 35.971, de 16/12/59, importam em Cr\$ 763.971.948,00.

Igualmente aprovada, porém considerada em suspensão, conforme constou do último relatório, despendeu a Companhia de 1954 a 1956, a importância de Cr\$ 480.696,30.

Com essas importâncias e as despesas posteriores, pendentes ainda de exame e aceitação pelo Governo, o capital da Companhia, para os efeitos contratuais, em 31 de dezembro de 1960, será de Cr\$ 1.117.566.051,60, conforme discriminação abaixo:

Importância reconhecida pelo Governo até a Tomada de Contas de 1956		
	Cr\$	Cr\$
Dispêndios reconhecíveis nesta conta:		
Já apresentados ao Governo para exame em Tomadas de Contas:		
de 1957	6.916.952,20	
de 1958	21.559.476,50	
de 1959	25.445.426,40	53.921.865,10
De 1960 — a ser apresentado oportunamente	57.458.317,80	111.380.182,90
		875.352.139,90

Importâncias em suspensão (obra de 1.º estabelecimento):

Já apuradas em Tomadas de Contas:		
de 1954	475.672,50	
de 1955	627,20	
de 1956	4.396,60	480.696,30

A serem apuradas:		
Já apresentadas:		
de 1957	5.316.908,50	
de 1958	159.218.505,70	
de 1959	77.197.810,20	241.733.224,40
		242.213.920,70

Total em 31-12-59 1.117.566.051,60

Esse total de Cr\$ 1.117.566.051,60, será acrescido dos juros de 8% a.a. quando o Governo do Estado, na Tomada de Contas das despesas do exercício de 1959, apurar, na Conta de Capital, e que serão calculados sobre os dispêndios feitos no período de 1-2-54 a 30-11-59 com o prolongamento da linha de Adamantina a Panorama, cujos três primeiros trechos foram inaugurados em 1959, por se tratar de obra 1.º estabelecimento, conforme constou dos últimos relatórios.

Almoxarifado

O Almoxarifado recebe e fornece todos os materiais necessários ao consumo dos serviços da Companhia, tendo importado em Cr\$ 546.024.957,89 os suprimentos por seu intermédio efetuados durante o ano de 1960.

A existência de materiais, demonstrada em balanço de 31-12-1960, elevou-se a Cr\$ 155.640.196,30.

Contribuições para Institutos de Previdência e Assistência Social

Nos termos da legislação vigente, foram feitos os recolhimentos das seguintes cotas obrigatórias, além da parte devida pelos empregados:

	Cr\$
Contribuição da Empresa	128.082.581,70
Para a Legião Brasileira de Assistência:	
Contribuição da Empresa	6.912.331,60
Para o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI):	
Contribuição da Empresa	7.070.669,90
A cota de previdência sobre as tarifas, destinada ao Fundo Unico de Previdência Social rendeu o total de Cr\$ 185.219.098,40.	

Impostos e direitos aduaneiros

A Companhia Paulista contribuiu diretamente para os Cofres Públicos com a quantia de Cr\$ 27.559.516,20, assim distribuída: Cr\$ 17.373.135,90, de imposto de renda; Cr\$ 3.740.207,60 de direitos alfandegários e mais despesas portuárias; Cr\$ 6.446.202,70 dos impostos de indústrias e profissões, predial, territorial, sindical e outros.

Transportes por conta do Governo, tráfego mútuo e intercâmbio de vagões

Em 31 de dezembro de 1960, as importâncias a receber por conta desses serviços eram as seguintes:

	Cr\$
Transportes por conta do Governo:	
Englobadamente o Governo Federal, o do Estado de São Paulo e o do Estado de Minas Gerais	47.027.215,50
Tráfego Mútuo:	
Frete e taxas por transportes efetuados pela Companhia, arrecadados pelas Estradas de Ferro em tráfego mútuo	85.960.550,20
Intercâmbio de vagões:	
Débitos de outras Estradas de Ferro, pelo intercâmbio de vagões, fornecimentos e serviços executados	9.300.574,10

Extinção de Ramais Ferroviários

A supressão de trechos de ferrovia, reconhecidamente anti-econômicos e de pequena densidade de tráfego é medida indispensável à regularização da operação ferroviária das estradas de ferro. A conservação desses trechos resulta em desvio de recursos técnicos e financeiros que terão melhor emprego concentrados nas linhas de tráfego intenso, em benefício do transporte em geral.

Atendendo a essa circunstância, a Lei federal n.º 2.698, de 27 de dezembro de 1955, criou um Fundo Especial destinado a ser aplicado exclusivamente, de conformidade com o seu artigo 5.º, "na construção, no revestimento ou na pavimentação das estradas que se construíram ou se aproveitaram para substituir os trechos de ferrovias reconhecidamente deficitárias". O fundo especial é proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo, fabricados no Brasil e importados. Tão logo foi publicada a referida Lei, a Companhia Paulista tomou as necessárias providências encaminhando aos Poderes Públicos todos os elementos referentes aos ramais que estavam operando nas condições referidas e que deverão ser suprimidos, após substituição por rodovias pavimentadas, conforme relação abaixo:

RAMAIS	EXTENSAO QUILOMÉTRICA		OBSERVAÇÕES
	Bitola 0,60	Bitola 1,00	
Santa Rita	48,458	—	De Porto Ferreira a Vassununga
Descalvado	13,840	—	De Descalvado a Aurora
Agua Vermelha	—	62,976	De S. Carlos a Santa Eudoxia
Dourado	—	14,423	De Trabiúva a Dourado
Terra Roxa	—	32,180	De Ibitiúva a Terra Roxa
Analandia	—	40,613	De Rio Claro a Analandia
Campos Salles-Barra Bonita	—	53,875	De D. Córregos a Barra Bonita
Jau-Dourado	—	40,535	De Jau-Dourado a Posto Rangel
Total	62,298	244,602	