



CBTU

relatório

ANMA



RELATÓRIO ANUAL DE 1987

SUMÁRIO

A - ORGANOGAMA DA CBTU

B - SÍNTESE DO RELATÓRIO

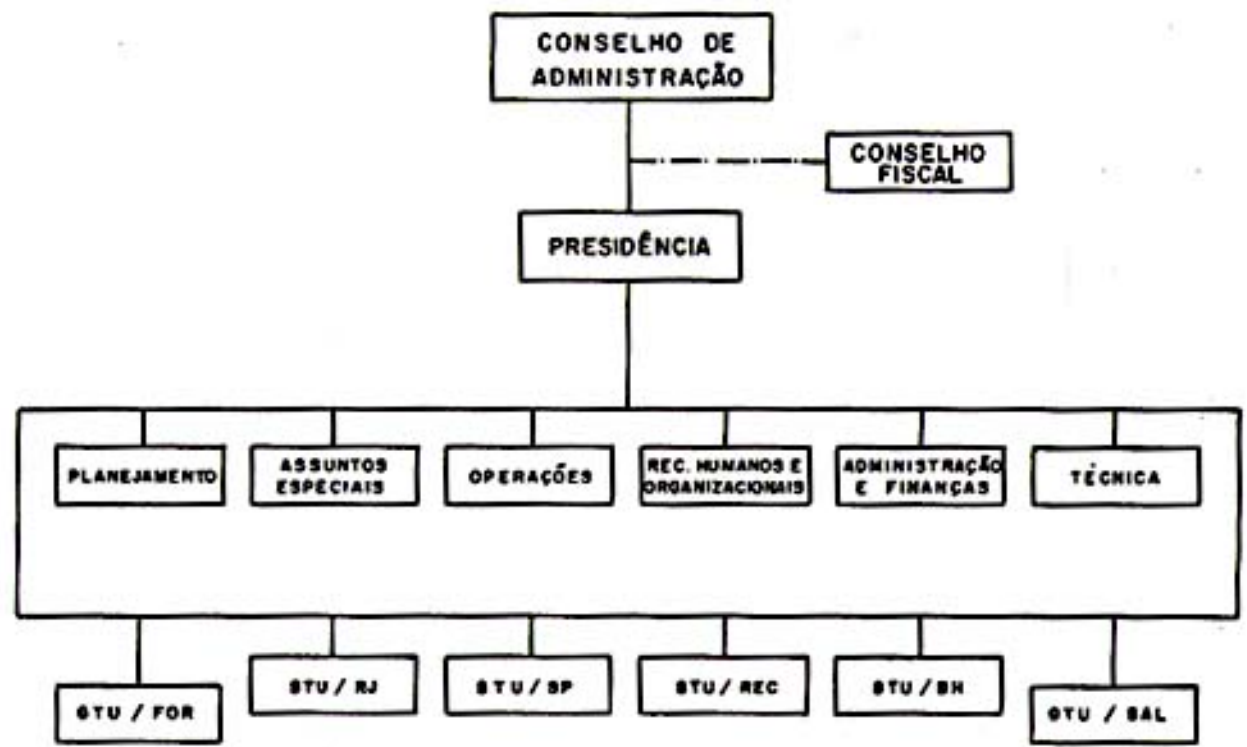
C - RELATÓRIO

- . APRESENTAÇÃO
- . ASPECTOS GERAIS
- . STU/RJ
- . STU/SP
- . STU/REC
- . STU/BH
- . CONCLUSÃO

D - ANEXOS

- . DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- . PARECER DO AUDITOR EXTERNO
- . PARECER DO CONSELHO FISCAL
- . RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU
 ESTRUTURA ORGÂNICA SIMPLIFICADA
 EM 31 / 12 / 87



SENHORES ACIONISTAS

A Diretoria da Companhia Brasileira de Trens Urbanos-CBTU, no cumprimento de preceitos legais e estatutários, submete à apreciação dos Senhores Acionistas o Relatório Anual de suas atividades referentes ao exercício de 1987 e as Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 1987 com os Pareceres da Auditoria e do Conselho Fiscal.

O EXERCÍCIO DE 1987

A COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS-CBTU transportou, no exercício de 1987, 484 milhões de passageiros, o que representa um acréscimo de 6% sobre o transporte realizado em 1986. Nos sistemas do Rio de Janeiro e de São Paulo o acréscimo de passageiros transportados foi da ordem de 1%, havendo significativa expansão em Recife e Belo Horizonte.

No Rio de Janeiro o transporte de passageiros alcançou o quantitativo de 231 milhões, contra 229 em 1986.

Em São Paulo transportou-se neste ano 217 milhões de passageiros, contra 214 em 1986.

Em Recife, com a inauguração e entrada em operação do trecho Coqueiral-Jaboatão, o transporte se elevou de 11,6 milhões em 1986 para 29,4 milhões em 1987, observando-se um expressivo acréscimo de 153%.

Em Belo Horizonte o mesmo aconteceu com a entrada em operação do trecho Central-Lagoinha e a ampliação do horário de atendimento, passando a produção de 2,6 milhões em 1986 para 6,5 milhões de passageiros em 1987, com aumento acentuado de 150%.

Embora não incluído no resultado global da CBTU, cabe destacar que a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.-TRENSURB, cujo gerenciamento do controle acionário é exercido pela CBTU mediante convênio com a RFFSA, transportou, em 1987, 34 milhões de passageiros, contra 31 milhões em 1986, com acréscimo de cerca de 10%.

O quadro funcional da CBTU atingiu a casa dos 19.875 empregados, com variação de 2,8% em relação a 1986, quando aquele quantitativo era de 19.336.

Tal aumento de efetivo durante o exercício de 1987 se deve principalmente à movimentação de empregados entre a RFFSA e a CBTU, às reposições de mão-de-obra na área de produção, bem como às admissões autorizadas em caráter excepcional para Recife, para atender às necessidades operacionais da entrada em funcionamento de novos trens.

Isto implica em consignar-se uma relação de 24.300 passageiros por empregado.

As despesas de custeio dos órgãos da CBTU atingiram Cz\$ 13.221 x 10⁶ assim distribuídas:

| | <u>Cz\$ 10⁶</u> |
|------------------|----------------------------|
| . Adm. Central | : 4.998 |
| . Rio de Janeiro | : 4.838 |
| . São Paulo | : 2.340 |
| . Recife | : 686 |
| . Belo Horizonte | : 359 |

resultando uma despesa média de custeio de Cz\$ 27,31 por passageiro transportado.

A arrecadação totalizou Cz\$ 1.300 x 10⁶, ou seja, Cz\$ 2,68 por passageiro, resultando a relação despesa/receita de 10,19.

Ao final do período, a Companhia se preparava para absorver, a partir de 01 Jan 88, os serviços de trens de subúrbio operados pela RFFSA em Fortaleza, Natal, João Pessoa, Recife (Linha Sul), Maceió e Salvador.

De resto, também se desenvolviam estudos visando sua futura incidência institucional no contexto dos transportes metropolitanos das principais capitais brasileiras.

CBTU**RESULTADOS E PRINCIPAIS PROBLEMAS OPERACIONAIS**

A CBTU atuou fortemente no último exercício, sobretudo nas áreas seguintes:

- . Modernização dos sistemas de trens suburbanos do Rio de Janeiro e de São Paulo;
- . Obras de integração do Trem Metropolitano de Porto Alegre, sob a responsabilidade da TRENSURB;
- . Conclusão da implantação do Trem Metropolitano de Recife;
- . Continuação das obras de implantação do Trem Metropolitano de Belo Horizonte;
- . Criação do consórcio para a implantação do Trem Metropolitano de Fortaleza (METROFOR);
- . Integração progressiva aos sistemas de transporte urbano locais, através de um trabalho de cooperação permanente, buscando a compatibilização dos projetos de interesse comum.

Como resultado da boa atuação da Companhia no presente exercício, é possível prever-se para o ano de 1988 o transporte global de 500 milhões de passageiros.

Dentre os principais objetivos a serem alcançados pela CBTU no próximo exercício podem-se destacar os seguintes:

- . Continuidade na melhoria das condições de segurança, regularidade e confiabilidade dos sistemas operativos;
- . Prosseguimento do programa de alargamento de bitola e eletrificação do subsistema de bitola estreita na STU/RJ, no trecho Gramacho-Saracuruna;
- . Estudos para a redução do intervalo entre trens para 5 minutos, em uma primeira fase, no trecho D. Pedro II-Deodoro e para 10 minutos nos trechos Deodoro-Santa Cruz, Deodoro-Japeri e Linha Auxiliar. Essas reduções visam fundamentalmente a propiciar um substancial aumento da oferta de transporte de passageiros na STU/RJ;

CBTU

- . Ainda na STU/RJ destaque-se a continuidade dos serviços de implantação do novo sistema de CTC no trecho D. Pedro II-Deodoro e do sistema de telecomunicações com fibra ótica nos trechos D. Pedro II-Deodoro e Deodoro-Santa Cruz;
- . Remodelação da infra-estrutura nos trechos Calmon Vianna-Guaianazes, Calmon Vianna-Manoel Feio, Calmon Vianna - Estudantes e Guaianazes-Itaquera, na STU/SP;
- . Implantação da segunda via no trecho Mogi das Cruzes-Estudantes;
- . Extensão do trecho em operação comercial até a estação de Jaboa-tão, em Recife;
- . Continuação das obras nos trechos Central-Eldorado, Central-Santa Inês e Santa Inês-São Paulo, em Belo Horizonte;

De resto, cabe mencionar os seguintes e principais problemas com que se defrontou a CBTU em 1987 e que certamente continuarão a se verificar no próximo exercício:

- . Necessidade de recuperação do subsistema de bitola estreita e da Linha Auxiliar da STU/RJ;
- . Furtos de cabos de cobre e alumínio nos sistemas de telecomando das STU's do Rio de Janeiro e São Paulo;
- . Evasão de rendas e atropelamentos devido à falta de vedação da faixa de domínio;
- . Interferência da circulação dos trens de carga nas linhas de subúrbios, sobretudo na STU/SP;
- . Operação precária na STU/REC devido a várias pendências técnicas sobretudo do ATC que não está em operação;
- . Falta de trens-unidade elétricos para cumprimento das programações, decorrente de dificuldades nos serviços de manutenção;
- . Insuficiência de recursos para custeio, causando a degradação dos equipamentos e instalações por deficiência de manutenção.

CBTU

RECURSOS PARA INVESTIMENTOS

Para seus investimentos em 1987, a CBTU previu recursos num total de Cz\$ 11,4 bilhões, aí consideradas as despesas com Projetos, Reparelhamento Administrativo e Amortização de Financiamentos. A distribuição desses recursos segundo suas origens e aplicações previstas, foi a seguinte:

R E C U R S O S10⁶ Cz\$ 1987

| ORIGEM | VALOR |
|---------------------|--------------|
| DOTAÇÕES DO TESOIRO | 2.493 |
| OUTROS RECURSOS | 930 |
| FINANC. INTERNOS | 3.708 |
| FINANC. EXTERNOS | 1.780 |
| T O T A L | 8.911 |

SISTEMAS DE TRENS URBANOS10⁶ Cz\$ 1987

| DESTINO | VALOR |
|------------------|--------------|
| RJ | 2.821 |
| SP | 3.990 |
| BH | 1.821 |
| REC | 279 |
| T O T A L | 8.911 |

Acresçam-se a esses valores os destinados aos seguintes investimentos, com recursos oriundos do Tesouro Nacional (em 10⁶ Cz\$ 1987):

| | |
|---|----------------|
| . Recife (Linha Sul) | 60,0 |
| . João Pessoa | 18,5 |
| . Natal | 30,0 |
| . Fortaleza | 109,0 |
| . Macció | 12,0 |
| . Salvador | 2,0 |
| . Reparelhamento Administrativo | 79,9 |
| . Amortização Interna | 773,5 |
| . Amortização Externa | 933,6 |
| . Aplicação de remanescentes de 1986 (99,3 para o Rio; 275,4 para SP; 56,9 para BH; 12,2 para REC e 4,2 para Reparelhamento Administrativo) | 448,0 |
| T O T A L | 2.466,5 |

Os financiamentos externos, da ordem de Cz\$ 1.780 milhões, se destinaram a dar continuidade ao Programa de Implantação do Trem Metropolitano de Belo Horizonte(23%) e à continuação dos Programas de Modernização dos Trens de Subúrbio do Rio de Janeiro (49%) e de São Paulo (28%).

Os financiamentos internos provenientes do BNDES foram aplicados somente em São Paulo (81%) e no Rio de Janeiro (19%).

CONCLUSÃO

A atuação da CBTU no exercício de 1987, nos autoriza a concluir que a Companhia já atingiu um estágio de estruturação — embora com apenas quatro anos de existência — que lhe permite dar continuidade às missões em andamento e assumir os novos encargos que lhe serão confiados no futuro.

Para tanto, inquestionavelmente, contribuiu o trabalho de todos os empregados da Companhia, cuja colaboração se torna imprescindível para que nos sintamos animados a enfrentar novos desafios.

Rio de Janeiro(RJ), 20 de abril de 1988.

Diretor-Presidente

Engº AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO

Diretores:

Dr. Arthur Ballerini

Dr. Carlos Aloysio Rabello

Dr. Henrique Otávio Botafogo Neves

Engº Nestor Rocha

Engº Renê Fernandes Schoppa

Dr. Wallace de Souza Vieira

APRESENTAÇÃO

O presente Relatório Anual registra as principais atividades desenvolvidas pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU durante o ano de 1987 e procura seguir as recomendações constantes do item 4 da Instrução Normativa SECIN/SEPLAN/PR nº 002, de 02 Fev 84.

Os aspectos gerais que iniciam o relatório dizem respeito às atividades ou fatos focalizados globalmente para toda a Companhia ou relativos, particularmente, à Administração Central.

As informações alusivas a cada uma das Superintendências de Trens Urbanos (STU) estão registradas, seqüencialmente, para os sistemas do Rio de Janeiro, São Paulo, Recife e Belo Horizonte.

Para cada STU são enumerados dados relativos aos resultados operacionais, ao orçamento de capital do ano de 1987, aos objetivos visados na aplicação dos recursos disponíveis, aos trabalhos realizados com tais recursos e aos principais problemas detectados, aos quais a Diretoria vem dedicando especial atenção.

Encerrando o Relatório Anual, registram-se considerações julgadas pertinentes pela Diretoria, como conclusão.

ASPECTOS GERAIS

Registram-se, a seguir, algumas informações de caráter geral julgadas relevantes e que não estão consignadas especificamente nas partes dedicadas individualmente a cada STU.

1 - DIRETORES EM GESTÃO NO EXERCÍCIOa - Composição da Diretoria em 31 Dez 87

Engº AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO - Diretor-Presidente

Dr. ARTHUR BALLERINI - Diretor de Assuntos Especiais

Dr. CARLOS ALOYSIO RABELLO - Diretor de Administração e
Finanças

Dr. HENRIQUE OTAVIO BOTAFOGO NEVES - Diretor de Plane-
jamento

Engº NESTOR ROCHA - Diretor Técnico

Engº RENE FERNANDES SCHOPPA - Diretor de Operações.

Dr. WALLACE DE SOUZA VIEIRA - Diretor de Recursos Huma-
nos e Organizacionais.

b - Alteração ocorridas no exercícioDiretor-Presidente

O Engº AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO exerceu o cargo de 01 Jan a 10 Jun e de 02 Jul a 21 Dez, substituído durante seu período de afastamento entre 11 Jun e 01 Jul e entre 21 Dez e 31 Dez, pelo Engº RENE FERNANDES SCHOPPA.

Diretor Técnico

O Engº NESTOR ROCHA exerceu o cargo de 01 Jan a 26 Jul e de 15 Ago a 31 Dez, substituído durante seu afastamento entre 27 Jul e 14 Ago pelo Engº RENE FERNANDES SCHOPPA.

2 - COMUNICAÇÃO SOCIALa - Imprensa

A Companhia editou durante o ano 11 números do "JORNAL DA CBTU" e 198 números da "RESENHA", importantes veículos de divulgação de suas atividades e de notícias para seus empregados. Também foi editado um número extra do Jornal da CBTU sobre o PCS.

As notícias distribuídas à imprensa resultaram em 7.250 centímetros e as veiculadas com assistência da CBTU proporcionaram 6.100 centímetros totalizando 13.350 cm de matérias gratuitas.

Ressaltem-se as matérias publicadas sobre as repressões contra os pingentes, a inauguração da Estação Tancredo Neves na STU/RJ e uma página do Jornal do Brasil sobre o Cinquentenário da Eletrificação dos Trens de Subúrbio do Rio de Janeiro. No âmbito da televisão se destaca a reportagem especial no programa "Fantástico", com duração de 8 minutos, abordando o problema dos pingentes.

b - Relações Públicas

No Setor das Relações Públicas, voltadas para o público externo, podemos salientar os seguintes eventos:

- . Inauguração da Estação Tancredo Neves, no Ramal de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, em 10 Jul;
- . Comemorações do Cinquentenário da Eletrificação dos Trens de Subúrbio do Rio de Janeiro, realizadas na Estação de D. Pedro II, no Rio de Janeiro, em 10 Jul;

- . Inauguração do serviço de trens diretos entre as estações de D.Pedro II e Paracambi, no Rio de Janeiro, no dia 08 Ago;
- . Passeio de trem proporcionado a 10.000 crianças, no contexto do Projeto "Educação do Futuro Usuário", por ocasião do Dia da Criança.

Dentre os eventos voltados para o público interno, destacaram-se os seguintes:

- . Congratamento da Família Ferroviária em Parque de Diversões montado na Vila Olímpica do Engenho de Dentro por ocasião do 39º aniversário da CBTU;
- . Páscoa dos Ferroviários;
- . Comemorações do Dia da Árvore com palestra sobre a "Preservação do Meio Ambiente" proferida por técnicos da FEEMA;
- . Festividades Natalinas da Família Ferroviária, realizadas na Vila Olímpica do Engenho de Dentro.

c - Atividades Especiais

Com a finalidade de manter contato permanente com o público e os órgãos de comunicação, o Plantão Ferroviário funcionou durante as 24 horas do dia, atendendo cerca de 60.000 usuários, mais de 10.000 atendimentos à imprensa e operou o sistema de áudio da Estação de D.Pedro II, no Rio de Janeiro, informando sobre o movimento de trens e avisos aos usuários.

3 - SERVIÇOS JURÍDICOS

Durante o exercício, foi grande o movimento de rotina dos serviços jurídicos da CBTU (AC), envolvendo as áreas de direito privado, direito público, jurídico de pessoal e de contratos. Analisando processos, compilando jurisprudência, emitindo pareceres, elaborando procurações, contratos e aditivos, assessorando e prestando assistência aos vários órgãos da AC, bem como acompanhando, orientando e apoiando as unidades regionais da Companhia, o Departamento Jurídico da AC vem evoluindo no sentido de dotar-se de instrumentos compatíveis com o crescimento da CBTU que já prevê também receber, a partir de 01 Jan 88, a responsabilidade pelos serviços de trens de subúrbio de várias capitais do Nordeste.

4 - AUDITORIA

O desenvolvimento dos trabalhos de auditoria pautou-se, no exercício, pelo Plano Anual de Atividades de Auditoria - 1987, aprovado pelo Conselho Fiscal da CBTU.

O Setor de Auditoria Interna da Companhia participou das reuniões setoriais e plenárias da Comissão Técnica de Auditoria do Ministério dos Transportes cujo Manual de Operacionalização, normatizado pela Comissão, implantou no âmbito da CBTU.

Entre suas atividades rotineiras emitiu vários relatórios sobre auditagens realizadas na AC e STU's, bem como participou das reuniões mensais do Conselho Fiscal da Companhia para o acompanhamento dos debates dos fatos em análise.

Participou, ainda, da Comissão de Licitação da Tomada de Preços nº 001/87-PR/CBTU, destinada à seleção de empresa de auditoria independente para a prestação de serviços de auditoria externa no âmbito da CBTU, referentes aos exercícios de 1987 e 1988.

5 - RECURSOS HUMANOS E ORGANIZACIONAIS

. Desenvolvimento de Recursos Humanos

Grande destaque deve ser atribuído ao treinamento do pessoal da Companhia, realizado em 1987.

Foram treinados no País cerca de 9.500 empregados e 280 estagiários, representando um empenho de aproximadamente ... 932.000 homens.hora. No Exterior foram treinados 13 empregados, em vários países, entre os quais Japão, Bélgica e França.

Esses quantitativos demonstram a preocupação da Companhia com o aperfeiçoamento do elemento humano, seu principal instrumento de ação.

Nos Centros de Formação Profissional do Rio de Janeiro e de São Paulo, mantidos pela Companhia, foram formados, em 1987, 53 alunos-aprendizes dos 295 matriculados.

O dispêndio financeiro com as atividades de desenvolvimento de recursos humanos totalizou, no exercício, quase Cz\$ 30 milhões.

. Assistência aos Recursos Humanos

Na área de Assistência aos Recursos Humanos, foram desenvolvidos vários projetos constantes do Modelo Conceitual de Recursos Humanos e dentro da filosofia de valorização do empregado como ser humano e social totalmente integrado, no trabalho, na família e em condições físicas, mentais e sociais que o capacite para o exercício de suas atividades laborativas em harmonia com o contexto global da Companhia. Citem-se como exemplos os projetos de Exame pré-Admissional, Exame Médico de Revisão Periódica e Atendimento Odontológico. A Saúde Ocupacional consumiu, no ano, Cz\$ 17,6 milhões. Foram registrados mais de 118.000 atendimentos médicos e de enfermagem.

Como benefícios complementares foram fornecidas 2.300.000 refeições; mantida a continuidade do convênio com o INPS para a concessão de abonos e aposentadorias; implantado o Regulamento do Fundo Social em toda a Companhia; concedidas bolsas de estudo e indenizações para seus empregados e filhos (1º grau), mediante gerenciamento do salário-educação do Ministério da Educação e outros.

Dutras Atividades

No Centro de Documentação da Companhia implementou-se o projeto do sistema de microfilmagem e foi dado início ao projeto de composição do acervo bibliográfico com ênfase às obras voltadas para a área de transporte ferroviário urbano.

Para cumprimento da Portaria nº 98/MT, de 17 Fev 87, foi instituído o projeto do Depósito Legal objetivando a reunião, a organização e a preservação da produção bibliográfica desenvolvida no âmbito da CBTU sobre transporte ferroviário urbano.

Também foi concluída a implantação do projeto Bibliografia Corrente da CBTU, visando a colocar à disposição de técnicos e estudiosos, através da emissão de periódico anual, documentos produzidos pela CBTU.

Na parte referente ao Desenvolvimento Organizacional, buscou-se o aperfeiçoamento da estrutura da Companhia, com a revisão estrutural da AC e das STU's, bem como o estudo e a definição das estruturas das unidades regionais destinadas à absorção e à operação dos trens suburbanos do Nordeste previstas para iniciar em 01 Jan 88.

. Movimentos Grevistas

Ainda no tocante a Recursos Humanos registra-se a ocorrência, no ano, de 3 greves, que paralisaram parcial e/ou setorialmente a CBTU no dias:

- 09 e 10 Abr - STU/RJ
- 21 Jun a 05 Jul - STU/REC
- 20 Ago - STU/RJ

. Quadros Ilustrativos

Apresentam-se, a seguir, os seguintes quadros:

- Efetivo de Pessoal
- Força de Trabalho
- Treinamento de Pessoal
 - No País
 - No Exterior
 - Matrículas Treinadas por Grupo
 - Homens x Hora Treinados
- Dispêndios com Desenvolvimento de Recursos Humanos

PESSOAL

| ÓRGÃO | | 1986 | | | 1987 | | |
|---------------------------------|-------------------------------|----------------|---------------|--------|----------------|---------------|--------|
| | | NIVEL SUPERIOR | OUTROS NIVEIS | TOTAL | NIVEL SUPERIOR | OUTROS NIVEIS | TOTAL |
| AC | PRESIDÊNCIA | 54 | 73 | 127 | 56 | 72 | 128 |
| | DIR. ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS | 66 | 175 | 241 | 66 | 181 | 247 |
| | DIR. TÉCNICA | 110 | 82 | 192 | 99 | 75 | 174 |
| | DIR. OPERAÇÕES | 43 | 27 | 70 | 42 | 22 | 64 |
| | DIR. PLANEJAMENTO | 43 | 43 | 86 | 55 | 61 | 116 |
| | DIR. REC. HUM ORGANIZACIONAIS | 74 | 83 | 157 | 80 | 78 | 158 |
| | SOMA | 390 | 483 | 873 | 398 | 489 | 887 |
| STU-RJ | ADMINISTRAÇÃO | 214 | 1.964 | 2.178 | 248 | 1.958 | 2.206 |
| | VIA PERMANENTE | 73 | 3.075 | 3.148 | 80 | 3.132 | 3.212 |
| | MAN. EQUIP. TRANSPORTES | 36 | 2.350 | 2.386 | 36 | 2.375 | 2.411 |
| | TRÁFEGO MOV. E TRACÃO | 11 | 3.599 | 3.610 | 11 | 3.752 | 3.763 |
| | SOMA | 334 | 10.988 | 11.322 | 375 | 11.217 | 11.597 |
| STU-SP | ADMINISTRAÇÃO | 144 | 850 | 994 | 157 | 841 | 998 |
| | VIA PERMANENTE | 13 | 726 | 739 | 15 | 706 | 721 |
| | MAN. EQUIP. TRANSPORTES | 34 | 1.675 | 1.709 | 37 | 1.678 | 1.715 |
| | TRÁFEGO MOV. E TRACÃO | 13 | 1.383 | 1.396 | 12 | 1.403 | 1.415 |
| | SOMA | 204 | 4.634 | 4.838 | 221 | 4.628 | 4.849 |
| STU-REC | ADMINISTRAÇÃO | 77 | 274 | 351 | 91 | 298 | 379 |
| | VIA PERMANENTE | 3 | 72 | 75 | 3 | 91 | 94 |
| | MAN. EQUIP. TRANSPORTES | 26 | 326 | 352 | 27 | 407 | 434 |
| | TRÁFEGO MOV. E TRACÃO | 14 | 551 | 565 | 18 | 665 | 683 |
| | SOMA | 120 | 1.223 | 1.343 | 139 | 1.451 | 1.590 |
| STU-BH | ADMINISTRAÇÃO | 75 | 144 | 219 | 84 | 154 | 238 |
| | VIA PERMANENTE | 4 | 13 | 17 | 4 | 37 | 41 |
| | MAN. EQUIP. TRANSPORTES | 27 | 183 | 210 | 27 | 138 | 165 |
| | TRÁFEGO MOV. E TRACÃO | 20 | 167 | 187 | 18 | 157 | 175 |
| | SOMA | 126 | 507 | 633 | 133 | 486 | 619 |
| SUBTOTAL | | 1.174 | 17.835 | 19.009 | 1.266 | 18.271 | 19.537 |
| PESSOAL NÃO INCLUIDO NO POC/PCS | | 327 | | | 338 | | |
| TOTAL | | 19.336 | | | 19.875 | | |

Tal aumento de efetivo durante o exercício de 1987 se deve principalmente à movimentação de empregados entre a RFFSA e a CBTU, às reposições de mão-de-obra na área de produção, bem como às admissões autorizadas em caráter excepcional para Recife, para atender às necessidades operacionais da entrada em funcionamento de novos trechos.

EVOLUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO
(PESSOAL DO QUADRO + CÉDUOS + CONTRATADOS)

| EXISTÊNCIA EM | ADM. CENTRAL | R. JANEIRO | S. PAULO | RECIFE | S. HORIZONTE | TOTAL |
|------------------------------|--------------|------------|----------|--------|--------------|--------|
| 02.84 (Criação da CBTU) | 807 | 11.717 | 4.081 | 113 | 107 | 16.825 |
| 12.84 | 900 | 12.160 | 4.841 | 537 | 232 | 18.560 |
| 07.85 (Decreto nº 91.404) | 929 | 12.022 | 5.172 | 780 | 345 | 19.249 |
| 12.85 | 918 | 11.758 | 5.134 | 802 | 344 | 18.956 |
| 06.86 | 917 | 11.462 | 5.203 | 999 | 648 | 19.229 |
| 12.86 | 901 | 11.402 | 4.964 | 1.348 | 641 | 19.335 |
| 05.87 | 902 | 11.642 | 4.953 | 1.551 | 620 | 19.558 |
| 12.87 | 917 | 11.760 | 4.974 | 1.590 | 625 | 19.875 |

. Treinamento de Pessoal

No País

Quantitativo de empregados efetivamente treinados durante o ano, não contendo repetição de elementos.

Para efeito de levantamento da produção da área de treinamento e desenvolvimento, os estagiários constam deste quadro, apesar da inexistência de vínculo empregatício com a Companhia.

| ÓRGÃO | EMPREGADOS TREINADOS NO PAÍS | | | | | | | | |
|---------|------------------------------|------|------|-----|-----|-----|------------|-------|-------|
| | GA | GF | GM | GN | GS | GU | TREIN GER. | ESTAG | TOTAL |
| AC | 49 | 02 | 04 | 14 | 32 | 177 | 181 | 0 | 459 |
| STU/REC | 61 | 603 | 118 | 113 | 42 | 90 | 0 | 0 | 1027 |
| STU/BH | 75 | 49 | 44 | 87 | 14 | 88 | 183 | 8 | 548 |
| STU/RJ | 434 | 3598 | 986 | 201 | 23 | 143 | 189 | 273 | 5847 |
| STU/SP | 133 | 1059 | 425 | 114 | 14 | 153 | 01 | 3 | 1902 |
| TOTAL | 752 | 5311 | 1577 | 529 | 125 | 651 | 554 | 284 | 9783 |

No Exterior

| <u>País</u> | <u>Nº</u> |
|-------------|-----------|
| Argentina | 01 |
| Bélgica | 04 |
| Cuba | 01 |
| França | 03 |
| Japão | 04 |
| T o t a l | 13 |

Matrículas Treinadas por Grupo

Representa o número de empregados que freqüentou e concluiu os diversos cursos oferecidos por cada organismo. Em tal conjunto pode haver repetição de pessoas, isto porque é possível que ocorra a freqüência, em mais de um curso, pelo mesmo empregado.

Para efeito de levantamento da produção da área de treinamento e desenvolvimento, os estagiários constam deste quadro, apesar da inexistência de vínculo empregatício com a Companhia.

| ÓRGÃO | MATRÍCULAS TREINADAS POR GRUPO | | | | | | | | |
|---------|--------------------------------|-------|------|------|-----|------|------------|-------|-------|
| | GA | GF | GM | GN | GS | GU | TREIN GER. | ESTAG | TOTAL |
| AC | 94 | 4 | 4 | 26 | 41 | 602 | 329 | 0 | 1100 |
| STU/REC | 89 | 2164 | 345 | 211 | 67 | 145 | 0 | 0 | 3021 |
| STU/BH | 137 | 121 | 75 | 237 | 29 | 700 | 277 | 14 | 1590 |
| STU/RJ | 1350 | 9372 | 3538 | 462 | 30 | 470 | 775 | 467 | 16464 |
| STU/SP | 234 | 1640 | 572 | 240 | 16 | 427 | 1 | 3 | 3133 |
| TOTAL | 1904 | 13301 | 4534 | 1176 | 183 | 2344 | 1382 | 484 | 25308 |

Homens x Horas Treinados

Representa o produto entre os fatores MATRÍCULAS TREINADAS e HORAS UTILIZADAS DE TREINAMENTO, como forma de se obter variável que permita uma comparação direta da carga de trabalho dos diversos organismos. Assim, se em determinada STU houver, em certo mês, 100 matrículas treinadas, após multiplicar-se cada uma delas pelo seu respectivo número de horas utilizadas em treinamento, obter-se-á o dado HOMENS x HORAS.

| ÓRGÃO | HOMENS x HORAS TREINADOS | | | | | | | | | | | | |
|---------|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | JAN | FEV | MAR | ABR | MAI | JUN | JUL | AGO | SET | OUT | NOV | DEZ | TOTAL |
| AC | 216 | 768 | 547 | 3798 | 761 | 1369 | 3668 | 1862 | 9218 | 2121 | 4839 | 2542 | 31709 |
| STU/REC | 12039 | 15941 | 6384 | 17964 | 3852 | 19856 | 10362 | 16977 | 16977 | 7531 | 7499 | 13200 | 148582 |
| STU/BH | 1484 | 1537 | 543 | 3333 | 543 | 3281 | 699 | 20975 | 2254 | 3604 | 5043 | 5762 | 49058 |
| STU/RJ | 441 | 2256 | 11586 | 20936 | 18749 | 17349 | 25162 | 9230 | 198710 | 119567 | 57852 | 87676 | 569514 |
| STU/SP | 1464 | 15873 | 11367 | 6079 | 17130 | 5832 | 15552 | 34170 | 3381 | 5076 | 11819 | 6047 | 133790 |
| TOTAL | 15644 | 36375 | 30427 | 52110 | 41035 | 47687 | 55443 | 83214 | 230540 | 137899 | 87052 | 115227 | 932653 |

Despêndios com desenvolvimento de Recursos Humanos

| ORGANISMO | F D P | F F P | O R C U S Y | | T O T A L |
|-----------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| | | | P D P | P F P | |
| AC | 186.568,36 | 1.524.763,38 | 3.256.007,38 | 527.044,61 | 5.494.383,73 |
| STU/REC | 99.646,34 | 1.424.393,87 | 1.917.741,70 | 1.062.840,38 | 4.504.622,29 |
| STU/BH | 88.198,07 | 1.688.838,58 | 2.162.756,60 | 354.937,11 | 4.294.730,36 |
| STU/RJ | 1.138.225,73 | 7.066.633,45 | 304.064,16 | 22.014,00 | 8.530.937,34 |
| STU/SP | 478.730,92 | 4.708.045,15 | 909.859,99 | 565.031,44 | 6.661.667,50 |
| GLOBAL | 1.991.369,42 | 16.412.674,43 | 8.550.429,83 | 2.531.867,54 | 29.486.311,22 |

FDP - Fundo de Desenvolvimento de Pessoal (Acordo SENAI/CBTU).

FFP - Fundo de Formação Profissional (Acordo SENAI/CBTU).

PDP - Programa de Desenvolvimento de Pessoal.

PPF - Programa de Formação Profissional.

6 - PATRIMÔNIO

A área de Patrimônio da CBTU, realizou proveitosa gestão, durante o exercício e, de suas múltiplas atividades, podemos se-
lecionar algumas ações que, pela relevância, merecem registro:

- . Desenvolvimento do trabalho de transferência de bens patrimoniais da RFFSA para a CBTU, em realização pelos grupos de separação patrimonial, visando ao arrolamento dos bens e valores, cuja listagem servirá de base à 2.^o Assembléia Geral Extraordinária para incorporação de bens ao capital da CBTU;
- . Operacionalização, junto ao INP, das alterações cadastrais ocorridas nas UA's — exceto a STU/RJ — durante o ano de 1987;
- . Desenvolvimento e implantação do Sistema de Controle de Receitas Patrimoniais - SISCORP;
- . Elaboração das Normas de Aquisição e Alienação de Bens Imóveis e das Normas de Elaboração do Laudo de Avaliação de Imóveis;
- . Elaboração do cadastro das estações da STU/RJ para definição dos espaços destinados a exploração publicitária;
- . Realização de estudos visando ao desenvolvimento de projeto relacionado com a possibilidade de implantação de empreendimentos imobiliários nos espaços ociosos de propriedade da CBTU, com destaque para o espaço aéreo das estações das STU's.

7 - MATERIAL

A área de Material da CBTU desenvolveu grande atividade no exercício de 1987.

A realização do 19 Seminário de Material da CBTU congregou representantes das áreas de material de todas as STU's e usuários de material, gerando a adoção de uma série de providências tendentes a otimizar o Sistema de Material/CBTU.

A Companhia participou do Seminário de Compras Latino-Americano em Sistema Metroferroviário, promovido pela FINEP, sendo indicada, ao final do evento, para centralizadora das informações de nacionalização de peças e equipamentos, visando a promover, com o auxílio da ALAF e da LATINO EQUIP, a interação das empresas de transportes públicos da América Latina no que tange a atividades de desenvolvimento de fornecedores.

Dentre suas principais atividades podemos citar:

- . Promoção das compras centralizadas na AC, com emissão e gerenciamento de 84 Ordens de Compra totalizando Cz\$ 3,67 bilhões e de 25 Ordens de Serviço no valor de Cz\$ 4,90 milhões;
- . Emissão de Guias de Importação no montante de US\$ 53 milhões e conclusão das importações decorrentes dos seguintes Contratos:
 - 002/81 (KRIE) - FF 29.648.243 (STU/BH),
 - 004/81 (COBRASMA) - FF 239.118.856 (STU/BH),
 - 001/84 (MAFERSA) - ¥ 4.402.052.500 (STU/SP);
- . Inspeção e controle de qualidade dos materiais adquiridos;
- . Elaboração e implantação das Normas e do Manual de Nacionalização da CBTU;
- . Elaboração do 1º Catálogo da CBTU de peças nacionalizadas com aproximadamente 400 itens cadastrados.

8 - DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL

Durante o ano, desenvolveram-se, no âmbito da CDI - Comissão de Desenvolvimento Institucional, estudos destinados a atender ao Programa de Reforma da Administração Pública Federal que, no setor de transportes urbanos sobre trilhos teve como diretriz a descentralização das decisões e a delegação dos sistemas à administração local.

O projeto CDI está subdividido em três áreas a saber:

. Modelo Empresarial Futuro para a CBTU

Em estudo proposta para a descentralização da responsabilidade direta pela operação às entidades locais, através da transformação da CBTU, hoje unitária, numa holding, com uma empresa controladora, diretamente vinculada ao MT, responsável pelas funções de gestão empresarial, administração das participações acionárias nas controladas, provisão de serviços e tecnologia para o TUST, gestão do uso dos bens públicos do TUST e instrumentalização financeira de recursos para o TUST; e várias empresas controladas, operadoras locais, com co-participação da união, Estados e Municípios.

. Reorganização da Administração Central

Dependente do projeto do Modelo Empresarial Futuro, com o qual caminha iterativamente, o projeto de Reorganização da Administração Central visa dotar a AC de estrutura compatível com o papel a assumir dentro do novo modelo empresarial.

. Unificação da Operação na RMSF

O projeto de Unificação da Operação na Região Metropolitana de São Paulo foi concluído, propondo a criação de um consórcio entre a Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ, a RFFSA e a CBTU para a gestão da operação da Linha Leste-Oeste do Metrô de S. Paulo.

9 - PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO SETOR TRANSPORTES - PRODEST

A CBTU participou, durante o ano, das reuniões e seminários destinados à revisão do PRODEST 1986/89, com vistas à elaboração da versão do PRODEST 1987/90, aprovado pela Portaria Ministerial nº 645/MT, de 04 Nov 87, passando o PRODEST a ser o instrumento de planejamento e base da programação de investimentos da CBTU. Ademais, a referida Portaria revoga todos os atos e torna sem efeito todos os programas, projetos e estudos do Ministério dos Transportes, globais e setoriais que, direta ou indiretamente, conflitem com o PRODEST. No segundo semestre, a CBTU tomou parte em reuniões e seminários, estaduais e federais, visando a elaboração da versão do PRODEST 1988/1991.

10 - INFORMÁTICA

A fim de atender a real necessidade de a Companhia modernizar seu instrumental de Informática que suporta os sistemas aplicativos de uso padronizado em todas as suas Unidades Administrativas, foi aprovada a contratação de dois equipamentos de fabricação ABC-BULL-TELEHATIC, modelo DPS-T1. Tais equipamentos suportarão uma rede de 107 terminais que cobrirão todas as Unidades Administrativas do complexo CBTU, a saber: AC, STU/RJ, STU/SP, STU/BL, STU/REC e TRENSURB. Tendo em vista a modernidade dos novos equipamentos, que deverão entrar em funcionamento no início de 1988, serão também modernizados e/ou adequados os sistemas aplicativos existentes. Tais providências, em conformidade com o que preconiza a Política de Informática da CBTU, recebeu aprovação, sem restrições, da SEI - Secretaria Especial de Informática.

Até o final do exercício estavam em instalação os novos equipamentos no Rio e em São Paulo e realizado, no Centro de Treinamento da ABC-BULL, em São Paulo, o treinamento do pessoal (AC e STU), visando sua capacitação no uso dos software nos novos sistemas operacionais, relativos ao referido equipamento.

11 - INTEGRAÇÃO TÉCNICA

a - Congressos Ferroviários

- . Entre 25 e 29 Ago realizou-se, em Salvador - BA, o VI Congresso da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, com a presença de delegação de técnicos da CBTU, incluindo os responsáveis pela preparação dos trabalhos em apresentação no Congresso, chefiada pelo Diretor de Operações da Companhia.

- . Entre 15 e 21 Nov realizou-se em Havana - Cuba, o XVII Congresso Pan-Americano de Estradas de Ferro e a Feira de Material e Equipamentos Ferroviários com o comparecimento de representante oficial da CBTU compondo a delegação brasileira chefiada pelo Secretário de Transportes Ferroviários do Ministério dos Transportes. Compareceram ainda vários outros elementos da Companhia, entre os quais o Diretor de Operações, o Diretor de Recursos Humanos e Organizacionais e técnicos que tiveram seus trabalhos premiados ou que fizeram jus a Menção Honrosa.

- b - Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT
 - . A CBTU vem participando dos trabalhos da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, com representação nos seguintes Comitês:
 - CB-2 - Construção Civil
 - CB-3 - Eletricidade
 - CB-4 - Mecânica
 - CB-6 - Equipamento e Material Ferroviário
 - CB-16 - Transporte e Tráfego
 - CB-21 - Computadores e Processamento de Dados

 - . Participa ainda de 18 Comissões de Estudos envolvendo 47 técnicos da Administração Central da Companhia, da STU/RJ e da STU/SP.

12 - INTEGRAÇÃO REGIONAL

Visando a integração progressiva aos sistemas de transportes urbanos locais, através de um trabalho de cooperação permanente, buscando a compatibilização dos projetos de interesse comum, a CBTU desenvolveu as seguintes atividades:

. Região Metropolitana de São Paulo

Participação nos estudos para a criação de um consórcio, com posto pela RFFSA, CBTU e Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ, para a gestão da operação da Linha Leste da STU/SP (antiga Central do Brasil), em conjunto com a Linha Leste-Deste do Metrô SP, como decorrência do Protocolo de Intenções celebrado em abril, entre o Ministério dos Transportes e o Governo do Estado de São Paulo, para estadualizar o transporte da Linha Leste da CBTU.

. Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Participação no Comitê Permanente de Integração dos Transportes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, criado pelo Decreto Estadual nº 9925, de 07 Mai 87, congregando várias entidades federais, estaduais e municipais para estudar e propor medidas de integração dos vários modos de transporte na área do Grande Rio, inclusive os trens urbanos.

13 - CONSELHO CONSULTIVO DE DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO - CONDECIT

Por ato do Diretor-Presidente da Companhia foi criado no âmbito da CBTU, em 14 Set, o Conselho Consultivo de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CONDECIT, presidido pelo Diretor de Assuntos Especiais e constituído de técnicos da Companhia, de reconhecida competência profissional para, entre outras atribuições, formular a Política de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Companhia.

O CONDECIT realizou várias reuniões de trabalho e seminários a partir de sua criação, visando a analisar a viabilidade e a conveniência da incorporação de inovações tecnológicas e identificar mecanismos para implementação do Plano Estratégico de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da CBTU - PEDECIT.

14 - CONSÓRCIO DO TREM METROPOLITANO DE FORTALEZA - METROFOR

Mediante contrato celebrado entre a CBTU, RFFSA e o Governo do Estado do Ceará com a interveniência da União Federal - através do Ministério dos Transportes, foi constituído o Consórcio do Trem Metropolitano de Fortaleza - METROFOR, para a construção, implantação e exploração de um serviço de trens urbanos abrangendo os estudos e projetos necessários à sua realização, pela utilização na Região Metropolitana de Fortaleza, Estado do Ceará, sem interferir no atual sistema existente.

No dia 14 Dez, assumiram suas funções no METROFOR, em Fortaleza, o Engº LYTTELTON REBELO FORTES, como Presidente e o Engº RAIMUNDO HELDER DE GIRÃO E SILVA, como Diretor de Engenharia. A posse se deu durante a 1ª Reunião do Conselho Curador do METROFOR, presidido pelo Exmo. Sr. Secretário de Transportes do Estado do Ceará.

15 - TRENS SUBURBANOS DO NORDESTE

A Companhia, com vistas a assumir a responsabilidade, a partir de 01 Jan 88, pelos serviços de transporte ferroviário urbano de passageiros até então operados pela RFFSA, no Nordeste, participou de comissões mistas CBTU/RFFSA para estudar os problemas e as providências afetas à transferência. Estes estudos culminaram com a criação, em 04 Dez, das Gerências de Trens Urbanos de Fortaleza e de Salvador e da alteração da estrutura organizacional da STU/REC com a criação da Superintêndência de Produção - Diesel à qual se subordinam as Gerências de Trens Urbanos de Natal, João Pessoa e Maceió.

No dia 30 Dez, foram designados para exercer as seguintes funções:

- Engº MILTON TORRES DANTAS, Superintendente de Produção - Diesel da STU/REC e, subordinados à referida Superintendência de Produção-Diesel, o Engº CLOVIS GOMES DE OLIVEIRA SOBRINHO, Gerente de Trens Urbanos de João Pessoa e o Engº MARCO AURÉLIO DA CÂMARA CAVALCANTE DE ALBUQUERQUE, Gerente de Trens Urbanos de Natal;
- Engº FRANCISCO ROBERTO DE SANT'ANA, Gerente de Trens Urbanos de Fortaleza, subordinado à Presidência da CBTU;
- Engº JEOVAH DE ASSIS PINHEIRO, Gerente de Trens Urbanos de Salvador, subordinado à Presidência da CBTU.

16 - VALE-TRANSPORTE

A CBTU assinou, em 07 Out, convênio com a Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Leste Meridional do Brasil - FETRANSPOR, para distribuição e venda do Vale-Transporte, instituído pela Lei nº 7418, de 16 Dez 85, regulamentada pelo Decreto nº 92.180, de 19 Dez 85.

Nos termos do convênio, a CBTU outorgou à FETRANSPOR, pelo prazo de 6 meses, poderes para emissão, distribuição e venda do Vale-Transporte aos empregados (pessoa jurídica ou física) a que se refere o art. 1º e seu § 1º da Lei nº 7418.

17 - EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S.A. - TRENSURB

Embora a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. - TRENSURB, subsidiária da RFFSA, responsável pelo Trem Metropolitano de Porto Alegre, deva emitir relatório próprio, convém registrar que seu controle acionário é exercido pela CBTU mediante convênio com a RFFSA. Transportou em 1987, 34 milhões de passageiros, contra 31 milhões em 1986, com acréscimo de cerca de 10%.

18 - ORÇAMENTO DE CAPITAL DE 1987.

a - Orçamento de Capital - ORCAP

- Investimentos e Reparelhamento Administrativo:

| | CzS 10 ³ | |
|-----------------------------|---------------------|------------|
| D E S T I N O | APROVADO | REALIZADO |
| Rio de Janeiro | 2.821.563 | 2.818.596 |
| São Paulo | 3.989.856 | 3.979.012 |
| Recife | 279.160 | 225.116 |
| B. Horizonte | 1.814.090 | 1.672.506 |
| Recife - Linha Sul | 60.000 | 57.191 |
| B. Horizonte (B.Métrica) | 7.000 | 5.475 |
| Fortaleza | 109.000 | 46.444 |
| Natal | 30.000 | 18.666 |
| João Pessoa | 18.500 | 14.790 |
| Maceió | 12.000 | 10.341 |
| Salvador | 2.000 | 1.910 |
| Reparlamento Administrativo | 79.918 | 41.506 |
| Amortização Financeira | 1.707.069 | 1.600.280 |
| T O T A L | 10.930.156 | 10.491.833 |

b - Orçamento de Custeio - ORCUST

- Pessoal, material, serviços de terceiros e serviço da dívida:

| | CzS 10 ³ | |
|------------------|---------------------|------------|
| D E S T I N O | APROVADO | REALIZADO |
| Adm. Central (1) | 5.624.008 | 4.998.118 |
| Rio de Janeiro | 5.180.922 | 4.838.335 |
| São Paulo | 2.445.912 | 2.340.260 |
| Recife | 722.125 | 686.029 |
| B. Horizonte | 376.014 | 358.714 |
| T O T A L | 14.348.981 | 13.221.456 |

(1) Inclui todo o serviço da dívida, encargos de importação e REFER de toda a Companhia.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DO RIO DE JANEIRO - STU/RJ

A STU teve durante o ano de 1987 o seguinte Superintendente-Geral:

Engº JESUINO QUIRINO DA SILVA.

1 - RESULTADOS OPERACIONAIS

- O sistema de trens suburbanos do Rio de Janeiro transportou, em 1987, 231 milhões de passageiros o que representa 48% da produção da Companhia.
- Após o crescimento do transporte no período 1976 a 1984, à taxa média anual de 8%, em 1985 houve uma pequena retração e uma queda de 16% da produção em 1986.
- Apesar da recuperação dos níveis de serviço em 1%, neste ano, permanecem as causas que podem ser atribuídas à redução do transporte a partir de 1985, ou seja:
 - . Saturação do sistema;
 - . Evasão de rendas;
 - . Alto índice de indisponibilidade dos trens;
 - . Aumento do "headway" do subsistema Deodoro, decorrente das interrupções do tráfego que se fazem necessárias para a implantação dos novos sistemas de sinalização e telecomunicação.
- A evolução relativa, entre 1976 e 1987, da distribuição ponderada do transporte pelos subsistemas, pode ser observada no quadro seguinte, que evidencia a importância atual assumida pelo Subsistema Deodoro.

EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

PERÍODO 76 / 87(10³)

| ANO | TOTAL | ACRÉSCIMO (%) | | RECORDE MENSAL |
|------|---------|---------------|-----------|----------------|
| | | ANUAL | ACUMULADO | |
| 1976 | 148.905 | - | - | 13.936 (OUT) |
| 1977 | 159.720 | 7,3 | 7,3 | 14.796 (OUT) |
| 1978 | 166.767 | 4,4 | 12,0 | 14.919 (AGO) |
| 1979 | 167.949 | 0,7 | 12,8 | 16.102 (OUT) |
| 1980 | 185.149 | 10,2 | 24,3 | 16.909 (JUL) |
| 1981 | 196.346 | 6,0 | 31,9 | 17.519 (OUT) |
| 1982 | 207.995 | 5,9 | 39,7 | 18.991 (AGO) |
| 1983 | 230.656 | 10,9 | 54,9 | 21.683 (AGO) |
| 1984 | 274.890 | 19,2 | 84,6 | 25.536 (OUT) |
| 1985 | 273.998 | - 0,3 | 84,0 | 25.022 (OUT) |
| 1986 | 229.095 | -16,4 | 53,9 | 21.242 (OUT) |
| 1987 | 231.117 | 0,9 | 55,2 | 20.988 (JUL) |

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

STU/RJ

(10³)

| MESES | REMUNERADOS | | | | TOTAL | | | | MÉDIA DIÁRIA - DIAS ÚTEIS | | | RECORDE DIÁRIO 1987 |
|-----------|-------------|---------|------------|-------|-----------|---------|------------|-------|---------------------------|------|---------------|---------------------------|
| | REALIZADO | | VARIACÃO % | | REALIZADO | | VARIACÃO % | | REALIZADO | | VARIACÃO % | |
| | 1986 | 1987 | MENSAL | ANUAL | 1986 | 1987 | MENSAL | ANUAL | 1986 | 1987 | | |
| JANEIRO | 20.147 | 19.242 | 6,0 | - 4,5 | 20.616 | 19.531 | 5,8 | - 5,2 | 810 | 814 | 0,5 | 972 |
| FEVEREIRO | 16.668 | 18.662 | - 3,0 | 12,0 | 17.020 | 18.934 | - 3,1 | 11,2 | 772 | 799 | 3,5 | 843 |
| MARÇO | 19.000 | 18.320 | - 1,8 | - 3,6 | 19.356 | 18.609 | - 1,7 | - 3,9 | 794 | 775 | - 2,4 | 831 |
| ABRIL | 17.603 | 16.433 | -10,3 | - 6,6 | 18.569 | 16.732 | -10,1 | - 9,9 | 769 | 777 | 1,0 | 830 |
| MAIO | 16.542 | 19.356 | 17,8 | 17,0 | 16.929 | 19.701 | 17,7 | 16,4 | 747 | 799 | 7,0 | 867 |
| JUNHO | 18.227 | 20.145 | 4,1 | 10,5 | 18.636 | 20.524 | 4,2 | 10,2 | 753 | 834 | 10,8 | 876 |
| JULHO | 19.593 | 20.577 | 2,1 | 5,0 | 20.019 | 20.988 | 2,3 | 4,8 | 750 | 793 | 5,7 | 851 |
| AGOSTO | 19.688 | 18.768 | - 8,8 | - 4,7 | 20.119 | 19.159 | - 8,7 | - 4,8 | 791 | 792 | 0,1 | 841 |
| SETEMBRO | 19.823 | 19.056 | 1,6 | - 3,8 | 20.226 | 19.450 | 1,6 | - 3,8 | 794 | 792 | - 0,3 | 833 |
| OUTUBRO | 20.841 | 19.766 | 3,7 | - 5,2 | 21.242 | 20.150 | 3,6 | - 5,1 | 799 | 788 | - 1,4 | 838 |
| NOVEMBRO | 17.576 | 18.688 | - 5,5 | 6,3 | 17.907 | 19.062 | - 5,4 | 6,4 | 756 | 763 | 3,7 | 856 |
| DEZEMBRO | 18.149 | 17.687 | - 5,4 | - 2,5 | 18.462 | 18.269 | - 4,2 | - 1,0 | 744 | 705 | - 5,2 | 779 |
| TOTAL | 223.857 | 226.710 | - | 1,3 | 229.095 | 231.117 | - | 0,9 | 773 | 788 | 1,9 | - |

CBTU

C-30

DADOS ESTATÍSTICOS

| ESPECIFICAÇÃO | UNID. | 1986 | 1987 |
|----------------------------------|--------|-----------|-----------|
| EXTENSÃO DAS VIAS | Km | 380 | 380 |
| Bitola de 1,00 m | Km | 154 | 154 |
| Bitola de 1,60 m | Km | 226 | 226 |
| Eletrificadas | Km | 165 | 165 |
| LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO (1) | Un | 49 | 45 |
| Diesel (Bitola 1,00 m) | Un | 19 | 19 |
| Diesel (Bitola 1,60 m) | Un | 30 | 26 |
| CARROS EM TRÁFEGO (1) | Un | 770 | 752 |
| Bitola de 1,00 m | Un | 76 | 73 |
| Bitola de 1,60 m | Un | 694 | 679 |
| Carros motores | Un | 327 | 319 |
| Carros reboques | Un | 367 | 360 |
| TRENS FORMADOS | Un | 299.354 | 299.462 |
| Bitola de 1,00 m | Un | 34.296 | 39.870 |
| Bitola de 1,60 m | Un | 265.058 | 259.592 |
| PASSAGEIROS TRANSPORTADOS | milhar | 229.095 | 231.117 |
| Bitola de 1,00 m | milhar | 6.130 | 6.177 |
| Bitola de 1,60 m | milhar | 222.965 | 224.940 |
| PASSAGEIROS Km | milhar | 6.445.554 | 5.633.360 |
| Bitola de 1,00 m | milhar | 171.235 | 161.953 |
| Bitola de 1,60 m | milhar | 6.274.319 | 5.471.407 |
| TONELADAS Km ÚTEIS | milhar | 430.846 | 468.852 |
| TONELADAS Km BRUTAS | milhar | 3.948.313 | 3.951.028 |
| DENSIDADE MÉDIA TRAF. (2) | milhar | 1.134 | 1.234 |
| PRODUTIVIDADE | | | |
| Unidade motriz (3) | milhão | 19,7 | 17,7 |
| Carros (4) | milhão | 9,3 | 8,3 |
| Pessoal (5) | milhar | 570 | 486 |

NOTA:- 1. VALORES MEDIOS ANUAIS.

2. TONELADA Km ÚTIL DE PASSAGEIROS POR Km DE LINHA.

3. UNIDADE DE TRÁFEGO (PASSAG/Km) POR CARROS MOTORES EM TRÁFEGO.

4. PASSAGEIROS Km/CARRO (MOTOR E REBOQUE EM TRÁFEGO).

5. UNIDADE DE TRÁFEGO POR EMPREGADO.

DESEMPENHO DA FROTA

Índice de Carregamento

| <u>Ano</u> | <u>Nº Passag.</u> | <u>Viagens Realizadas</u> | <u>Pass/Viagem</u> |
|------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|
| 1986 | 229.095 x 10 ³ | 229.354 | 765 |
| 1987 | 231.117 x 10 ³ | 299.466 | 772 |

Carro-Km

| <u>Ano</u> | <u>Carro-Km</u> | <u>Média Mensal</u> |
|------------|-----------------|---------------------|
| 1986 | 75.384.000 | 6.282.000 |
| 1987 | 73.147.000 | 6.095.000 |

Índice de Regularidade

| <u>Ano</u> | <u>Viagens Realizadas</u> | <u>Viagens Programadas</u> | <u>Índice</u> |
|------------|---------------------------|----------------------------|---------------|
| 1986 | 299.354 | 329.108 | 91,0 |
| 1987 | 299.466 | 335.846 | 89,2 |

Disponibilidade da Frota

| SÉRIE | ÍNDICE DE DISPONIBILIDADE (MÉDIA) | |
|-------|-----------------------------------|------|
| | 1986 | 1987 |
| 400 M | 86 | 89 |
| 500 | 89 | 95 |
| 700 | 88 | 91 |
| 800 | 86 | 80 |
| 900 | 81 | 86 |

MÉDIA DOS DIAS ÚTEIS

milhares de passag.

| ANOS SUBSISTEMA | 1986 | | 1987 | | EVOLUÇÃO % |
|--------------------|-------|--------|-------|--------|---------------|
| | MÉDIA | PESO % | MÉDIA | PESO % | |
| Deodoro | 177 | 34 | 355 | 45 | 100 |
| Japeri | 135 | 26 | 137 | 17 | 2 |
| Santa Cruz | 95 | 18 | 131 | 17 | 38 |
| Linha Auxiliar | 40 | 8 | 55 | 7 | 37 |
| Leopoldina | 46 | 9 | 91 | 12 | 98 |
| B.Estreita | 28 | 5 | 19 | 2 | - 32 |
| T O T A L | 521 | 100 | 788 | 100 | 51 |

- No dia 10 de julho, realizou-se a inauguração da Estação Tancredo Neves, entre Paciência e Santa Cruz, no ramal de Santa Cruz. À homenagem prestada ao falecido Presidente Tancredo Neves, compareceram sua viúva D.^a Risoleta Neves, vários familiares e autoridades.
- No mesmo dia, na Estação D. Pedro II, houve a comemoração do Cinquentenário da Eletrificação dos Trens de Subúrbio do Rio de Janeiro.
- No dia 13 de julho, foram encerrados os trabalhos da Comissão coordenada pelo Diretor de Operações da CBTU, encarregado da Análise da Situação Operacional do Sistema.
- No dia 08 de agosto, às 15:00 horas, partiu da Estação D. Pedro II, a composição UDP-65, com destino a Paracambi, inaugurando o serviço de trens diretos D. Pedro II-Paracambi.

- registram-se os seguintes acidentes ocorridos com trens, no corrente ano, com vítimas:
 - . No dia 26 Mar, dois trens chocaram-se frontalmente entre as estações D. Pedro II e Lauro Muller, causando a morte de um empregado da CBTU e ferimentos em 42 usuários;
 - . No dia 15 Ago, um trem descarrilhou entre as estações de Cavalcante e Magno, causando a morte de um usuário e ferimentos em outros dez;
 - . No dia 20 Dez, dois trens chocaram-se frontalmente na estação de Magno, causando ferimentos leves em cerca de 20 usuários;
 - . No dia 22 Dez, dois trens chocaram-se frontalmente entre as estações de Austim e Queimados, causando a morte de 3 usuários e ferimentos em outros 94.

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL 1987

A programação orçamentária da STU/RJ para o ano de 1987 foi definida dentro dos seguintes valores:

| ORCAP 87 | | Cz\$ 10 ³ 1987 |
|-------------|------------------------|---------------------------|
| F O N T E S | | VALORES |
| MOEDA | D O | 993.900 |
| | P M E | 101.600 |
| | BNDES - OBRAS | 690.000 |
| | DISPONÍVEL DO/86 | 4.135 |
| | SALDO PME/86 | 43.483 |
| | DISPONÍVEL BNDES/86 | 53.916 |
| | DISPONÍVEL B.TÓQUIO/86 | 59.374 |
| BENS | CREDIT LYONNAIS | 875.155 |
| T O T A L | | 2.821.563 |

| U S O S | Cz\$ 10 ³ 1987 | |
|------------------------------------|---------------------------|------------|
| | D D T A Ç Ã O | |
| | PREVISTA | PROCESSADA |
| - Via Permanente | 349.884 | 349.487 |
| - Estações e Terminais | 102.203 | 102.203 |
| - Oficinas e Abrigos | 114.295 | 114.295 |
| - Aquisição de Veículos Auxiliares | 71.005 | 71.005 |
| - Est.Proj. Assist.Técnica | 97.353 | 96.337 |
| - Sistema Eletrificação | 1.242.406 | 1.241.654 |
| - Sistema Sinalização | 433.597 | 432.971 |
| - Sistema Telecomunicação | 170.246 | 170.239 |
| - Centro Controle Operacional | 102.113 | 102.113 |
| - Material Rodante - Modernização | 138.461 | 138.292 |
| T O T A L | 2.821.563 | 2.818.596 |

3 - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do DRCAP 87 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Continuidade na melhoria das condições de segurança, regularidade, confiabilidade do sistema e conforto do usuário;
- b - Continuação do programa de alargamento e eletrificação do subsistema de bitola estreita;
- c - Redução do intervalo entre trens para 5 minutos em primeira fase no trecho D. Pedro II - Deodoro e para 10 minutos nos trechos Deodoro - Santa Cruz, Deodoro - Japeri e Linha Auxiliar.

Essa redução, tem como meta propiciar uma oferta de transporte de até 1.800.000 passageiros/dia em 1990.

4 - TRABALHOS EXECUTADOS

a - ESTUDOS E PROJETOS

Entre as atividades desenvolvidas nesta área, no ano de 1987, destacaram-se:

- Projeto de recuperação da via permanente do trecho Laurito Muller - Deodoro e da Linha Auxiliar;
- Diagnóstico da infra-estrutura nos trechos:
 - . Triagem - Gramacho,
 - . Barão de Mauá - Belford Roxo,
 - . Deodoro - Honório Gurgel,
 - . Costa Barros - São Mateus;
- Projeto de modernização de estações;
- Projeto de passarelas;
- Projeto de remodelação do pátio e terminal D. Pedro II;
- Projeto do pátio de Paciência;
- Estudos relativos à implantação do trecho Campos Elíseos - Saracuruna;

- Reforma da rede aérea, subestações e instalações elétricas:
 - . Projeto do sistema 4,4 kV,
 - . Projeto de adaptação ao telecomando das novas subestações e cabines,
 - . Levantamento cadastral da rede aérea entre Deodoro e Bangü,
 - . Estudo geral do circuito de 44 kV;
- Projeto da cabine seccionadora de Ramos;
- Projeto do sistema de sinalização - cabine 13 (Deodoro) e cabine 3 (Bangü);
- Projeto do sistema de transmissão e telefonia de dados;
- Projeto do novo Centro de Controle Operacional:
 - . Implantação dos novos equipamentos,
 - . Análise dos planos de vias e sinais futuros do ATC,
 - . Recebimento de bobinas de impedância,
 - . Projeto de eliminação de circuito de vias em Engenho de Dentro;
- Remodelação do prédio de D. Pedro II;
- Projeto de separação carga/subúrbio;
- Trens-Unidade Elétricos
 - . Série 1 a 101 : estudos para transformação em bitola métrica,
 - . Séries 200 e 400: estudos para modernização,
 - . Séries 800 e 900: análise de serviços necessários para reabilitação.

b - OBRAS

Serviços concluídos:

- Remodelação da via permanente no trecho Del Castilho-Cintra Vidal e Saracuruna - Piabetã;
- Reforço da estrutura do viaduto sobre a Av. Francisco Bicalho;
- Recuperação dos viadutos rodoviários de Realengo, Av. Nazaré e Mesquita;

- Construção da estação de Tancredo Neves e de Magê;
- Reforma das estações de Lages, Dr. Eiras, Paracambi, Belford Roxo, Braz de Pina, Cordovil e Parada de Lucas;
- Construção do lavador de Japeri;
- Reforma e reaparelhamento dos restaurantes da Locomoção, Baroneza e José dos Reis;
- Implantação de oito torres metálicas para a linha de rádio em UHF;
- Instalação de 40 equipamentos de rádio para TUE's;
- Modernização do sistema de informação visual de D. Pedro II.

Em andamento:

- Infra-estrutura de alargamento da plataforma no trecho São Bento - Saracuruna;
- Remodelação da infra-estrutura nos trechos Aljezur - Japeri e Engenho de Dentro - Madureira;
- Construção de muros na linha do Centro;
- Construção da nova estação de Anchieta;
- Construção de posto de abastecimento em Saracuruna;
- Reforma do Abrigo São Diogo;
- Reconstrução de 7 plataformas no ramal de Guapimirim;
- Recuperação das coberturas do Edifício D. Pedro II;
- Construção do novo Centro de Controle Operacional;
- Instalação do sistema de multiplexação no Centro de Controle Operacional e CTC da Leopoldina e Linha Auxiliar;
- Modernização do sistema de sinalização dos subúrbios do Rio de Janeiro;
- Implantação dos sistemas de sinalização e comunicação do sistema ferroviário no subúrbio do Grande Rio;
- Reforma geral do sistema de sonorização de 13 estações;
- Montagem eletromecânica de subestações, cabines seccionadoras e linha de transmissão de 44 kV;
- Montagem da estrutura de rede aérea nos trechos D. Pedro II - Deodoro e Deodoro - Nova Iguaçu;
- Instalação de rede aérea no lavador de TUE's em Japeri;
- Importação dos equipamentos de modernização dos trens da série 400;

- Serviços de reabilitação de TUE's séries 800 e 900;
- Serviços de adaptação de TUE's série 100 para a bitola estreita.

c - OPERAÇÃO

- Projeto de quedas de laudos físico e psicológico do pessoal de tração, visando à construção de um modelo previsional para dimensionamento de equipes de maquinistas - implantação da 1.ª fase;
- Reabilitação dos TUE's das séries 800 e 900;
- Levantamento das condições operacionais e de manutenção das locomotivas;
- Estudo sobre modernização nos TUE's série 200;
- Controle de qualidade dos trilhos, aplicados nas vias de bitola larga e nas aplicações das juntas coladas isoladas;
- Modificações das fixações PANDROL para aplicação em juntas coladas isoladas;
- Reparação e recebimento do TU 307, junto à Cia. Mecânica Brasileira;
- Estudos de viabilidade econômica referente à modernização dos TUE's da série 200;
- Pesquisa e diagnóstico relativos à segurança operacional dos trens em operação;
- Estudo do abrigo de Barão de Mauá;
- Estudo sobre Veículo Leve sobre Trilho (VLT) em operação no Rio de Janeiro;
- Análise dos manuais de sinalização aplicáveis aos novos sistemas em implantação no Rio de Janeiro;
- Definição do leiaute futuro do pátio de D. Pedro II considerando os equipamentos já adquiridos e a etapa futura desejada;

- Definição dos seguintes itens do futuro Centro de Controle Operacional (C.C.O.):
 - . modelo conceitual de operação,
 - . leiaute,
 - . postos de serviços,
 - . funções do Sistema de Gerenciamento de Operações (SGO),
 - . curriculum para formação das classes operativas;
- Projeto conceitual para a construção das novas estações;
- Trabalho sobre a separação dos trens de carga, dos trens suburbanos;
- Estudo de viabilidade técnico-econômica do subsistema de bitola estreita.

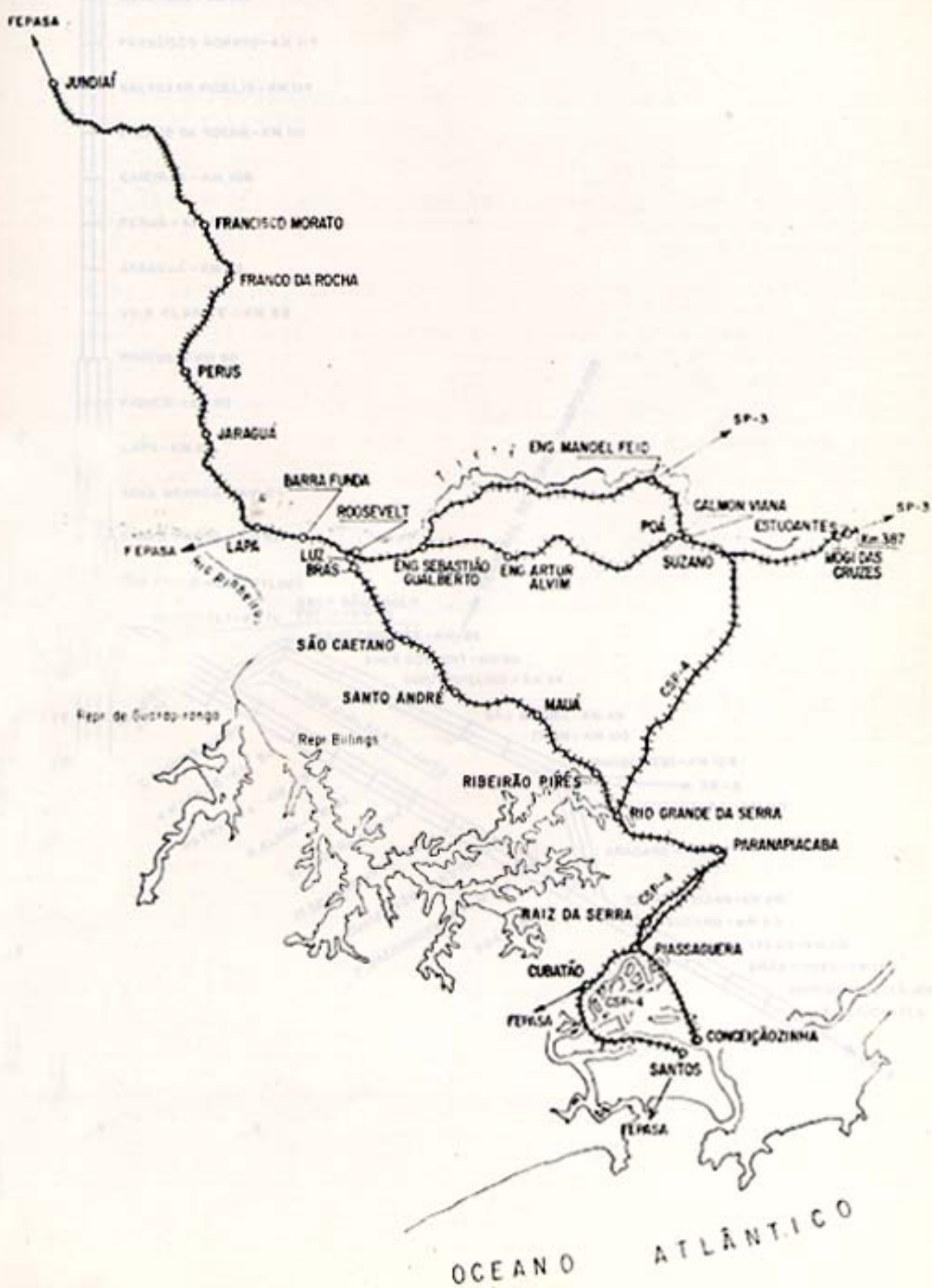
5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

A Companhia vem procurando, de acordo com a disponibilidade de recursos, dar solução a vários problemas detectados no Sistema, dentre os quais se destacam:

- a - Necessidade de recuperação do Subsistema de Bitola Estreita, incluindo o alargamento da bitola e eletrificação do trecho Gramacho-Saracuruna;
- b - Baixo desempenho dos trens-unidade elétricos das séries 800 (SANTA MATILDE) e 900 (COBRASMA);
- c - Escassez de pátios de estacionamento para facilitar a entrada em circulação de trens nas horas de pico;
- d - Necessidade de subestações de energia para evitar restrições de suprimento na Linha Auxiliar e Leopoldina;
- e - Furto de cabos de cobre e alumínio, exigindo a sua substituição por cabos de fibra ótica, nos sistemas de telecomunicação e sinalização;
- f - Evasão de rendas e atropelamentos em face da falta de vedação da faixa de domínio.

ESQUEMA DE LINHAS - STD-SP

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO



SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE SÃO PAULO - STU/SP

A STU teve durante o ano de 1987 o seguinte Superintendente-Geral:
Engº TELMO GIOLITO PORTO

1 - RESULTADOS OPERACIONAIS

- O sistema de trens suburbanos de São Paulo transportou 217 milhões de passageiros, em 1987, representando 45% da produção da Companhia.
- Desde 1983, com a entrada em operação de novos TUE's, a demanda de passageiros pelos trens desta Superintendência vem crescendo de forma significativa. Em 1985 o volume de usuários superou em 9% o ocorrido em 1984, que foi 15% maior que o de 1983. Em 1986, a demanda foi a mesma do ano anterior, voltando a crescer 2% em 1987.
- Em 1987 a demanda apresentou um crescimento gradativo e uniforme, sujeito apenas às variações sazonais, se mantendo superior aos mesmos períodos do ano anterior, exceto nos meses de setembro e outubro.
- O quadro a seguir mostra a evolução anual da demanda, desde 1982:

DEMANDA PELOS TRENS DA STU/SP

| A N O | MIL PASSAGEIROS | EVOLUÇÃO (%) |
|-------|-----------------|--------------|
| 1982 | 158.491 | 100 |
| 1983 | 171.153 | 108 |
| 1984 | 196.329 | 124 |
| 1985 | 213.933 | 135 |
| 1986 | 213.536 | 135 |
| 1987 | 217.526 | 137 |

- Há que se registrar, como acontecimento relevante, embora infausto, o acidente ocorrido entre as estações de 15 de Novembro e Itaquera, na Zona Leste, no dia 17 Fev 87, com o choque de dois trens trafegando em sentidos contrários, motivando o falecimento de 51 usuários, dos quais 31 no local do acidente e ferimentos em outros 153, mobilizando o socorro de várias entidades da região.

EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

PERÍODO 76 / 87(10³)

| ANO | TOTAL | ACRÉSCIMO (%) | |
|------|---------|---------------|-----------|
| | | ANUAL | ACUMULADO |
| 1976 | 111.117 | - | - |
| 1977 | 115.274 | 3,7 | 3,7 |
| 1978 | 144.076 | 25,0 | 29,7 |
| 1979 | 149.352 | 3,7 | 34,4 |
| 1980 | 160.706 | 7,6 | 44,6 |
| 1981 | 160.328 | - 0,2 | 44,3 |
| 1982 | 158.491 | - 1,1 | 42,6 |
| 1983 | 171.406 | 8,1 | 54,2 |
| 1984 | 196.329 | 14,5 | 76,7 |
| 1985 | 213.933 | 9,0 | 92,5 |
| 1986 | 213.536 | - 0,2 | 92,2 |
| 1987 | 217.526 | 1,9 | 95,8 |

Os valores até 1981 são estimados e baseados no número de passageiros pagantes.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

STU/SP

(10³)

| MESES | REMUNERADOS | | | | TOTAL | | | | MÉDIA DIÁRIA - DIAS ÚTEIS | | | RECORDE DIÁRIO 1987 |
|-----------|-------------|---------|------------|-------|-----------|---------|------------|-------|---------------------------|------|---------------|---------------------------|
| | REALIZADO | | VARIACÃO % | | REALIZADO | | VARIACÃO % | | REALIZADO | | VARIACÃO % | |
| | 1986 | 1987 | Mensal | Anual | 1986 | 1987 | Mensal | Anual | 1986 | 1987 | | |
| JANEIRO | 17.208 | 17.491 | - 2,8 | 1,5 | 17.538 | 17.759 | - 2,6 | 1,3 | 661 | 673 | 1,8 | 759 |
| FEVEREIRO | 15.274 | 16.350 | - 6,4 | 7,2 | 15.547 | 16.587 | - 6,6 | 6,7 | 649 | 680 | 4,6 | 732 |
| MARÇO | 17.272 | 17.621 | 5,7 | 2,0 | 17.579 | 17.907 | 8,0 | 1,9 | 683 | 700 | 2,5 | 740 |
| ABRIL | 17.379 | 17.422 | - 1,1 | 0,2 | 17.700 | 17.706 | - 1,4 | - | 680 | 715 | 5,1 | 755 |
| MAIO | 17.411 | 18.121 | 4,0 | 4,0 | 17.714 | 18.419 | 4,0 | 4,0 | 678 | 717 | 5,8 | 809 |
| JUNHO | 16.891 | 17.856 | - 1,5 | 5,7 | 17.183 | 18.193 | - 1,2 | 5,9 | 667 | 715 | 7,2 | 771 |
| JULHO | 17.843 | 18.647 | 4,4 | 4,5 | 18.160 | 19.065 | 4,8 | 5,0 | 657 | 687 | 4,6 | 740 |
| AGOSTO | 17.907 | 18.222 | - 2,3 | 1,8 | 18.247 | 18.581 | - 2,6 | 1,8 | 687 | 703 | 2,3 | 750 |
| SETEMBRO | 18.521 | 17.551 | - 3,5 | - 5,0 | 18.773 | 17.928 | - 3,5 | -4,5 | 709 | 704 | - 0,7 | 748 |
| OUTUBRO | 19.128 | 18.368 | 6,8 | - 4,0 | 19.408 | 18.985 | 8,2 | -2,2 | 703 | 714 | 1,6 | 747 |
| NOVEMBRO | 17.136 | 17.871 | - 2,7 | 3,9 | 17.453 | 18.200 | - 4,1 | 4,3 | 680 | 723 | 6,3 | 757 |
| DEZEMBRO | 17.925 | 17.875 | - | - 0,6 | 18.234 | 18.193 | - | -0,2 | 669 | 673 | 0,6 | 760 |
| TOTAL | 210.015 | 213.425 | - | 1,6 | 213.536 | 217.526 | - | 1,9 | 677 | 700 | 3,4 | 809 |

CBTU

C-17

DADOS ESTATÍSTICOS

| ESPECIFICAÇÃO | UNID. | 1986 | 1987 |
|-------------------------------------|--------|-----------|-----------|
| EXTENSÃO DAS VIAS | Km | 191 | 191 |
| (bitola larga 1,60 m) | | | |
| Paranapiacaba - Jundiá | Km | 109 | 109 |
| Roosevelt-Parada Estudantes ... | Km | 50 | 50 |
| Engº S.Gualberto-C.Vianna | Km | 32 | 32 |
| Eletrificadas | Km | 191 | 191 |
| LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO (1) - Diesel | Un | 15 | 9 |
| CARROS EM TRÁFEGO (1) | Un | 459 | 438 |
| Carros motores | Un | 155 | 164 |
| Carros reboques | Un | 304 | 274 |
| TRENS FORMADOS | Un | 187.484 | 171.174 |
| PASSAGEIROS TRANSPORTADOS | milhar | 213.536 | 217.526 |
| PASSAGEIRO Km (2) | milhar | 4.122.425 | 4.227.895 |
| TONELADAS Km ÔTEIS | milhar | 288.761 | 288.834 |
| TONELADAS Km BRUTAS | milhar | 2.342.409 | 2.229.214 |
| DENSIDADE MÉDIA DE TRÁFEGO (3) .. | milhar | 1.512 | 1.512 |
| PRODUTIVIDADE | | | |
| Unidade Motriz (4) | milhão | 26,6 | 25,8 |
| Carros (5) | milhão | 9,0 | 9,7 |
| Pessoal (6) | milhar | 860 | 872 |

NOTA:- 1. VALORES MÉDIOS ANUAIS.

2. PASSAGEIROS Km (UNIDADE DE TRÁFEGO).

3. TONELADA Km ÔTEIS DE PASSAGEIROS POR Km DE LINHA.

4. UNIDADE DE TRÁFEGO POR CARROS MOTORES EM TRÁFEGO.

5. UNIDADE DE TRÁFEGO POR CARRO (MOTOR E REBOQUE EM TRÁFEGO).

6. UNIDADE DE TRÁFEGO POR EMPREGADO.

DESEMPENHO DA FROTA

Índice de Carregamento

| <u>Ano</u> | <u>Passag.</u> | <u>Nº Viagens</u> | <u>Índice</u> |
|------------|----------------|-------------------|---------------|
| 1986 | 213.536 | 156.506 | 1.364 |
| 1987 | 217.526 | 156.709 | 1.388 |

Carro-Km

| <u>Ano</u> | <u>Total</u> | <u>Média Mensal</u> |
|------------|--------------|---------------------|
| 1986 | 54.920.352 | 4.576.696 |
| 1987 | 49.532.973 | 4.127.748 |

Índice de Regularidade

| <u>Ano</u> | <u>Nº Viagens Realizadas</u> | <u>Nº Viagens Programadas</u> | <u>Índice</u> |
|------------|------------------------------|-------------------------------|---------------|
| 1986 | 156.506 | 157.897 | 99,1% |
| 1987 | 156.709 | 159.055 | 98,5% |

Disponibilidade da frota

| SÉRIE | ÍNDICE DE DISPONIBILIDADE (MÉDIA) | |
|--------|-----------------------------------|------|
| | 1986 | 1987 |
| 101 | 81 | 87 |
| 401 | 83 | 88 |
| 431 | 83 | 85 |
| 400 M | 79 | 61 |
| 400 GE | 72 | 68 |
| 160 | 72 | 72 |
| 900 | 74 | 82 |
| 700 | — | 100 |

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL 1987

A programação orçamentária da STU/SP para o ano de 1987 foi definida dentro dos seguintes valores:

| ORCAP 87 | | Cz\$ 10 ³ 1987 |
|-------------|---------------------|---------------------------|
| F O N T E S | | VALORES |
| MOEDA | D O | 123.100 |
| | P M E | 90.200 |
| | BNDES - OBRA | 1.221.601 |
| | BNDES - TUE's | 387.925 |
| | BNDES - EXIMBANK | 50.000 |
| | BANCO DE TÔQUIO | 123.839 |
| | SALDO DO/86 | 35.577 |
| | DISPONÍVEL DO/86 | 4.899 |
| | SALDO PME/86 | 34.716 |
| | DISPONÍVEL BNDES/86 | 179.759 |
| BENS | FINAME - TUE'S | 1.358.240 |
| | CREDIT LYONNAIS | 380.000 |
| T O T A L | | 3.989.856 |

| U S O S | Cz\$ 10 ³ 1987 | |
|-------------------------------|---------------------------|------------|
| | PREVISTA | PROCESSADA |
| - Via Permanente | 946.600 | 946.194 |
| - Estações e Terminais | 146.640 | 146.612 |
| - Oficinas e Abrigos | 48.200 | 48.186 |
| - Constr.Prédios Operacionais | 43.310 | 43.228 |
| - Desapropriação | 3.150 | 3.098 |
| - Est. Proj. Assist.Tecnica | 62.922 | 62.818 |
| - Novas Linhas | 36.086 | 35.649 |
| - Sistema de Eletrificação | 632.908 | 625.658 |
| - Sistema de Sinalização | 980 | 880 |
| - Sistema de Telecomunicação | 59.800 | 59.651 |
| - Aquisição de TUE's | 1.971.347 | 1.969.421 |
| - Modernização de TUE's | 37.913 | 37.617 |
| T O T A L | 3.989.856 | 3.979.012 |

3 - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do ORCAP 87 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Continuidade na melhoria das condições de segurança, regularidade e confiabilidade do sistema operacional;
- b - Aumento dos níveis de conforto e segurança dos usuários com a construção e reforma de estações, pátios e novas linhas;
- c - Prosseguimento da implantação das obras referentes à redução do intervalo entre trens para 7,5 minutos nos trechos Francisco Morato - Mauá e Roosevelt - Guaianazes, visando à oferta de transporte de até 1.500.000 passageiros/dia em 1990.

4 - TRABALHOS EXECUTADOS

a - ESTUDOS E PROJETOS

Entre as atividades desenvolvidas nesta área, no ano de 1987, destacaram-se:

- Projeto de recuperação da via permanente, nos trechos:
 - . São Miguel Paulista - Engº Goulart - S. Gualberto - Roosevelt,
 - . Francisco Morato - Campo Limpo - Jundiaí;
- Projeto de remodelação da rede aérea, subestação e instalações elétricas;
- Projeto de implantação do novo CTC/ATC;

- Projeto do sistema de transmissão telefônica de dados:
 - . Análise do plano de canalização referente ao sistema via rádio,
 - . Documentação técnica referente à sonorização de TUE's,
 - . Projeto relativo à melhoria do sistema de rádio VHF para manutenção e segurança,
 - . Termo de referência relativo a projeto de rede telefônica,
 - . Fornecimento do sistema de transmissão em fibra ótica;
- Projeto executivo do lavador de Jundiapéba;
- Melhoria do material rodante:
 - . Inspeção de fabricação de 25 TUE's,
 - . Modernização dos TUE's série 431.

b - OBRAS

Serviços concluídos:

- Implantação da via permanente da 2.^a via entre Mogi das Cruzes e Estudantes;
- Construção de ranchos de conserva da via permanente em sete estações;
- Construção de muro de fechamento em Itaquera;
- Construção de muro de fechamento em S. Gualberto;
- Reforma predial das estações de Pref. Saladino, Utinga e Mooca;
- Construção do pátio para estacionamento de TUE's em Guaianazes;
- Construção de desvio para estacionamento de TUE's na estação Eng^o São Paulo;
- Implantação do pátio de Mauã Norte;
- Construção do novo lavador de carros em Jundiapéba;

- Instalação de três cabines primárias rebaixadoras na estação da Luz;
- Substituição de disjuntores de alta tensão da subestação de Tietê;
- Remanejamento da sinalização ferroviária na estação de Ferraz de Vasconcellos;
- Implantação de circuito fechado de TV nas estações de Roosevelt e Luz.

Em andamento:

- Remodelação da via permanente nos trechos:
 - . São Caetano - Luz,
 - . Guaianazes - Itaquera,
 - . Ribeirão Pires - Mauá,
 - . Guaianazes - Sebastião Gualberto,
 - . Estudantes - Calmon Vianna,
 - . Calmon Vianna - Manoel Feio,
 - . Calmon Vianna - Guaianazes;
- Construção de muros de fechamento da faixa nos trechos:
 - . Ferraz de Vasconcellos - Guaianazes,
 - . Arthur Alvim - Vila Matilde,
 - . Vila Matilde - C. Campos,
 - . Calmon Vianna - Manoel Feio,
 - . Calmon Vianna - Poá,
 - . Poá - Ferraz de Vasconcellos;
- Reforma de pavilhões na oficina de Roosevelt;
- Construção de pátio para estacionamento de TUE's em Mogi das Cruzes;
- Remodelação das vias férreas do pátio de São Paulo;
- Implantação do pátio para estacionamento de TUE's em Manoel Feio;

- Construção de passarela em Manoel Feio;
- Construção de seis passarelas no trecho Guaianazes - Calmon Vianna - Manoel Feio;
- Canalização da ligação do rio Euzébio com o rio Juqueri;
- Construção da estação de Poá;
- Construção de quatro pontes sobre o córrego dos Meninos;
- Implantação de cabo telefônico aéreo entre Roosevelt e Lapa;
- Implantação de seis centrais telefônicas PABX - CPA temporal em Lapa, Luz, Roosevelt, Mauá, Francisco Morato e Calmon Vianna;
- Adaptação de TUE's série 100 para trem de serviço de manutenção de rede aérea.

c - OPERAÇÃO

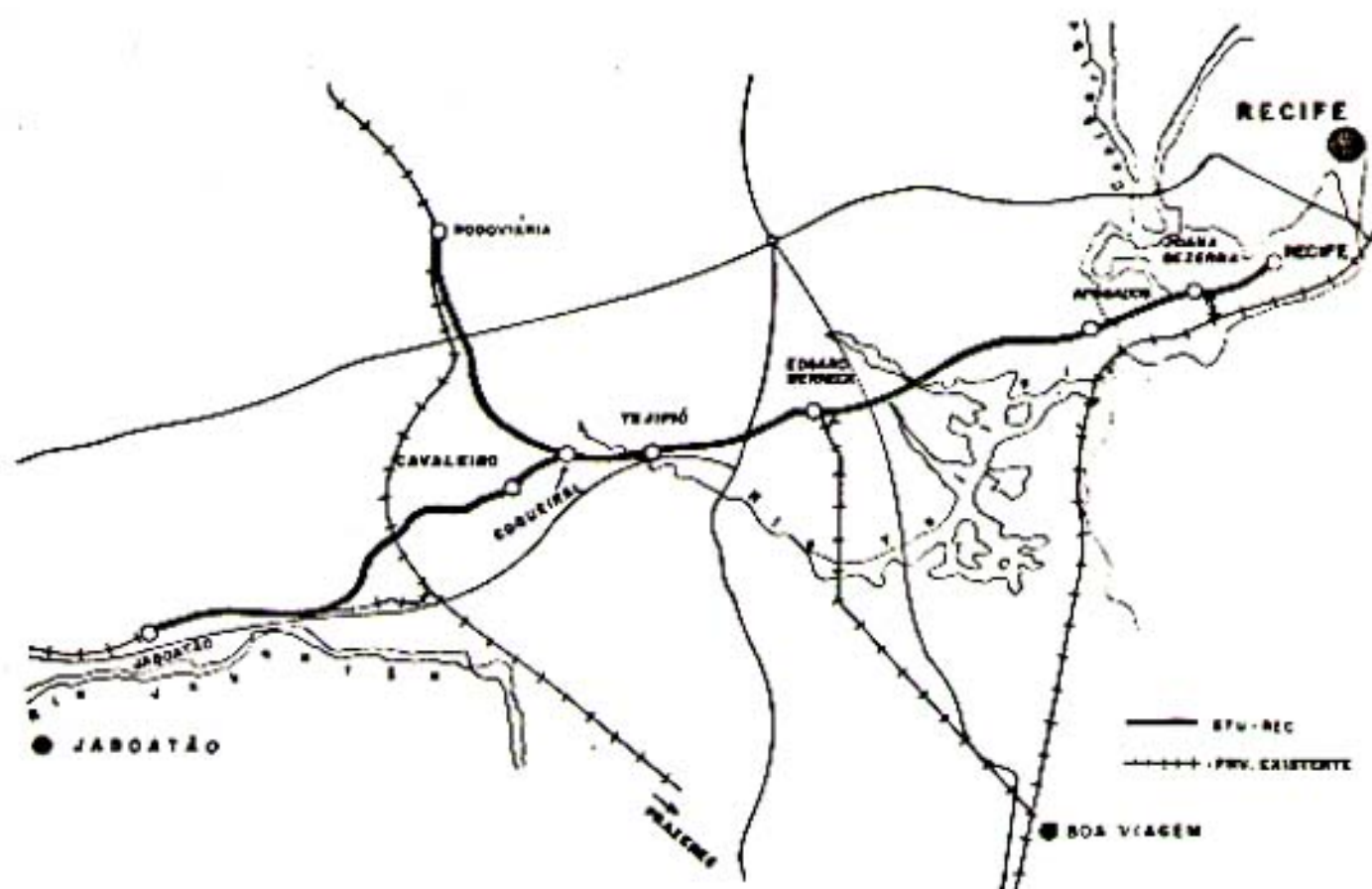
- Elaboração dos manuais de manutenção e listas de sobresalentes e ferramentas especiais relativos aos TUE's novos adquiridos da MAFERSA;
- Estudos visando a entrega dos serviços de modernização dos TUE's para firmas especializadas;
- Elaboração dos planos de vias da linha Leste e da linha Norte - Sul;
- Elaboração do programa para melhoria da imagem do sistema de transporte ferroviário junto ao usuário;
- Adequação do projeto conceitual de estação de trens urbanos visando à licitação do projeto para reconstrução de 24 estações;
- Elaboração da especificação do futuro sistema de ATC;
- Estudos e ações relativos à transferência da linha Leste da STU-SP para o METRÔ-SP, resultando no estabelecimento de Consórcio para a operação desta linha;
- Elaboração do "Programa de Atuação da STU/SP" a ser adotado após o grave acidente ocorrido na Linha Leste em fev 87.

5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

A Companhia vem procurando, de acordo com a disponibilidade de recursos, dar solução a vários problemas detectados no Sistema, dentre os quais se destacam:

- a - Interferência da circulação dos trens de carga com os de passageiros dos subúrbios;
- b - Enchentes crônicas no córrego dos Meninos, acarretando interrupções de tráfego;
- c - Evasão de renda e atropelamentos em face da falta de vedação da faixa de domínio;
- d - Falta de materiais de importação para manutenção dos TUE's da frota de eletrocarros.

REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE



LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES



SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE RECIFE - STU/REC

A STU teve durante o ano de 1987 o seguinte Superintendente-Geral:

Arqº WILSON DE QUEIROZ CAMPOS JÚNIOR

I - RESULTADOS OPERACIONAIS

- O trem metropolitano de Recife transportou 29,5 milhões de passageiros, superior em 153% ao ocorrido em 1986.
- Em janeiro foi inaugurada a estação do Barro.
- Em 29 de agosto teve início a operação do trecho Coqueiral-Jaboatão, exclusive as estações de Engenho Velho e Floriano, no período das 09:00 às 12:00 horas, posteriormente estendida para o horário das 08:00 às 13:00 horas.
- A demanda que se mantém estável desde agosto de 1987, deverá se modificar quando da operação plena do trecho Coqueiral-Jaboatão.
- Operação precária devido a pendências técnicas, sobretudo do ATC que não está em operação.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

STU/REC

(10³)

| MESES | REMUNERADOS | | | | TOTAL | | | | MÉDIA DIÁRIA - DIAS ÚTEIS | | | RECORDE DIÁRIO 1987 (1) |
|-----------|-------------|--------|------------|-------|-----------|--------|------------|-------|---------------------------|-------|---------------|----------------------------------|
| | REALIZADO | | VARIACÃO % | | REALIZADO | | VARIACÃO % | | REALIZADO | | VARIACÃO % | |
| | 1986 | 1987 | MENSAL | ANUAL | 1986 | 1987 | MENSAL | ANUAL | 1986 | 1987 | | |
| JANEIRO | 206 | 3.334 | 35,8 | 1.518 | 264 | 3.445 | 34,3 | 1.205 | 9,3 | 117,2 | 1.160 | 160 |
| FEVEREIRO | 185 | 3.233 | - 3,0 | 1.648 | 212 | 3.342 | - 3,0 | 1.476 | 8,8 | 112,6 | 1.180 | 423 |
| MARÇO | 211 | 2.071 | -35,9 | 882 | 240 | 2.204 | -34,0 | 818 | 9,8 | 75,1 | 665 | 89 |
| ABRIL | 215 | 2.290 | 10,6 | 965 | 247 | 2.413 | 9,5 | 877 | 9,9 | 73,4 | 641 | 101 |
| MAIO | 372 | 2.435 | 6,3 | 555 | 424 | 2.557 | 6,0 | 503 | 15,8 | 87,3 | 453 | 155 |
| JUNHO | 434 | 1.889 | -22,4 | 335 | 493 | 1.991 | -22,1 | 304 | 20,9 | 73,0 | 249 | 141 |
| JULHO | 510 | 1.950 | 3,2 | 282 | 577 | 2.052 | 3,0 | 256 | 22,0 | 76,7 | 249 | 93 |
| AGOSTO | 644 | 2.238 | 14,8 | 248 | 722 | 2.356 | 14,8 | 226 | 28,1 | 85,1 | 203 | 156 |
| SETEMBRO | 1.024 | 2.210 | - 1,3 | 116 | 1.124 | 2.331 | - 1,1 | 107 | 44,1 | 69,9 | 59 | 199 |
| OUTUBRO | 2.400 | 2.096 | - 5,2 | - 13 | 2.515 | 2.217 | - 4,9 | - 12 | 79,2 | 69,3 | - 12 | 100 |
| NOVEMBRO | 2.120 | 2.101 | 0,2 | - 1 | 2.245 | 2.218 | - | - 1 | 76,1 | 78,3 | 3 | 97 |
| DEZEMBRO | 2.455 | 2.228 | 6,0 | - 9 | 2.566 | 2.337 | 5,4 | - 9 | 87,8 | 83,3 | - 5 | 103 |
| TOTAL | 10.776 | 28.075 | - | 160 | 11.629 | 29.463 | - | 153 | 34,3 | 83,4 | 143 | - |

(1) NÚMERO DE BILHETES VENDIDOS.

DADOS ESTATÍSTICOS

| ESPECIFICAÇÃO | UNID. | 1986 | 1987 |
|---|--------|--------|---------|
| EXTENSÃO DAS VIAS | Km | 13,3 | 13,3 |
| (bitola larga 1,60 m) | | | |
| Eletrificadas | Km | 13,3 | 13,3 |
| CARROS EM TRÁFEGO (1) | Un | 30 | 40 |
| Carros motores | Un | 15 | 20 |
| Carros Reboques | Un | 15 | 20 |
| TRENS FORMADOS | Un | 51.193 | 75.445 |
| PASSAGEIROS TRANSPORTADOS | milhar | 11.629 | 29.497 |
| PASSAGEIRO Km (2) | milhar | 45.247 | 187.153 |
| PRODUTIVIDADE | | | |
| Unidade Motriz (3) | milhão | 3,0 | 9,4 |
| Carros (4) | milhão | 1,5 | 4,7 |
| Pessoal (5) | milhar | 33 | 118 |
| NOTA:- 1. VALORES MÉDIOS ANUAIS. | | | |
| 2. PASSAGEIROS Km (UNIDADE DE TRÁFEGO). | | | |
| 3. UNIDADE DE TRÁFEGO POR CARROS MOTORES EM TRÁFEGO. | | | |
| 4. UNIDADE DE TRÁFEGO POR CARRO (MOTOR E REBOQUE EM TRÁFEGO). | | | |
| 5. UNIDADE DE TRÁFEGO POR EMPREGADO. | | | |

DESEMPENHO DA FROTA

Índice de Carregamento

| Ano | Nº Passag. | Viagens Realizadas | Pass/Viagem |
|------|----------------------|--------------------|-------------|
| 1986 | 11.629×10^3 | 51.193 | 227 |
| 1987 | 29.497×10^3 | 75.445 | 391 |

Índice de Regularidade

| Ano | Viagens Realizadas | Viagens Programadas | Índice |
|------|--------------------|---------------------|--------|
| 1986 | 51.193 | 51.380 | 99,6 |
| 1987 | 75.445 | 77.504 | 97,3 |

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL 1987

A programação orçamentária da STU/REC para o ano de 1987 foi definida dentro dos seguintes valores:

| ORCAP 87 | | Cz\$ 10 ³ 1987 |
|-------------|------------------------|---------------------------|
| F O N T E S | | VALORES |
| MOEDA | D O | 177.400 |
| | CONVÊNIO EBTU | 24.500 |
| | SALDO PIN/86 | 56.020 |
| | SALDO CONVÊNIO EBTU/86 | 21.240 |
| T O T A L | | 279.160 |

| U S O S | D O T A Ç Ã O | |
|--------------------------------|---------------|------------|
| | PREVISTA | PROCESSADA |
| - Via Permanente | 14.661 | 14.661 |
| - Estações e Terminais | 92.723 | 92.687 |
| - Sinalização | 769 | 769 |
| - Oficinas e Abrigos | 14.116 | 14.109 |
| - Constr.Prédios Operacionais | 12.576 | 12.576 |
| - Est.Proj.Assist.Técnica | 64.175 | 45.560 |
| - Desp.Gerais de Investimentos | 80.140 | 44.754 |
| T O T A L | 279.160 | 225.116 |

3 - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do ORCAP 87 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Extensão do trecho em operação comercial até a estação Jaboaão;
- b - Transporte médio de 100.000 passageiros/dia ao final de 1987;
- c - Realização de obras de entorno das estações para acesso e integração com o sistema viário.

4 - TRABALHOS EXECUTADOS

a - ESTUDOS E PROJETOS

Entre as atividades desenvolvidas nesta área, no ano de 1987, destacaram-se:

- Projeto estrutural da ponte sobre os rios Jaboaão e Pirapuna;
- Projeto de contenção de cortes;
- Projeto do ATC, inclusive análise da documentação técnica;
- Teste de comissionamento do posto de manobra de Cavaleiro;
- Protótipo do equipamento de bilhetagem automática;
- Telecomunicação:
 - . Análise da documentação sobre a visibilidade de sinais - Sinalização de Campo.
 - . Análise da documentação relativa ao CPC.

b - OBRAS (acumulado até 31 dez 87)

- 1) Trecho Recife - Werneck (concluído):
 - Terraplenagem e infra-estrutura,
 - Pontes e Viadutos,
 - Edificações,
 - Superestrutura;

2) Trecho Werneck - Jaboatão

- Terraplenagem e infra-estrutura (concluído),
- Pontes e Viadutos (concluído),
- Edificações (95%):
 - . Estações de Barro, Tejipiô, Coqueiral, Cavaleiro, Floriano, Engenho Velho e terminal Jaboatão,
- Superestrutura (99%).

Os serviços remanescentes referem-se ao trecho Coqueiral - Jaboatão;

3) Trecho Coqueiral - Rodoviária

- Terraplenagem e infra-estrutura (concluído),
- Pontes e Viadutos (concluído),
- Edificações (95%):
 - . Estações de Alto do Cêu, Curado e Rodoviária,
- Superestrutura (99%).

Os serviços remanescentes referem-se a obras nas estações de Curado e Alto do Cêu;

4) Sistemas

- Energia (98%),
- Rede Aérea (99%),
- Sinalização (99%),
- Telecomunicações (98%);

5) Material Rodante

- Recebidos em Recife todos os 25 TUE's de quatro carros cada, todos de fabricação nacional (SANTA MATILDE).

c - OPERAÇÃO

- Elaboração dos manuais de operação dos sistemas de telecomunicação e sinalização;
- Inauguração do trecho Coqueiral - Jaboatão;
- Pesquisa para determinar a origem de ruídos excessivos apresentados nos TUE's e sua posterior eliminação;

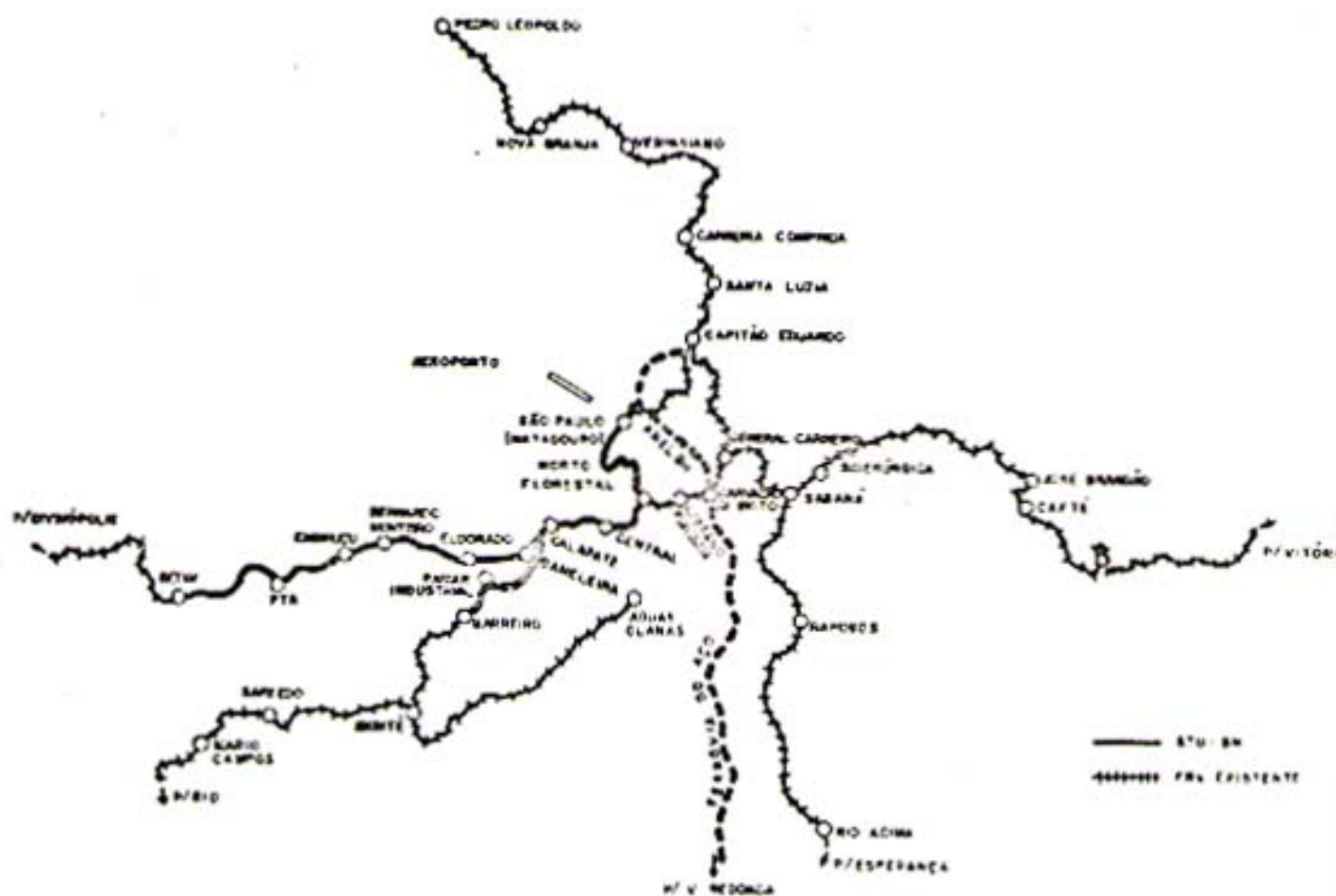
- Análise da situação atual do ATC, com medidas necessárias e programa gradual de operação;
- Análise do quadro de pessoal das áreas de operação e manutenção, e dimensionamento do pessoal para a inauguração da estação de Jaboatão;
- Projeto de identidade visual para os TUE's.

5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

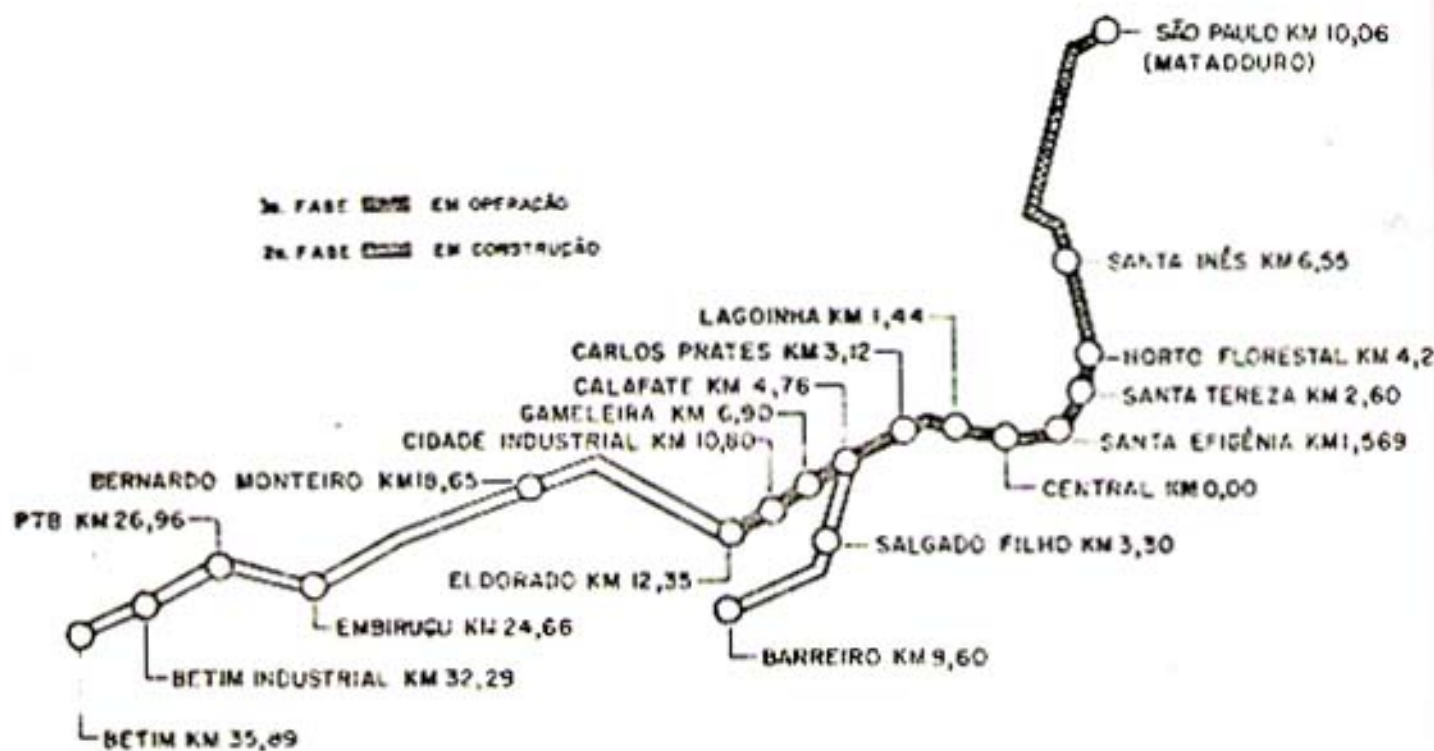
A Companhia vem procurando dar solução aos problemas detectados no Sistema, dentre os quais se destacam:

- a - Operação precária, sem o ATC (Controle Automático de Trens) e CPC (Controle de Potência Centralizada), devido às pendências técnicas levantadas junto ao Consórcio TECNOFER;
- b - Falta de integração com o sistema de transporte rodoviário;
- c - A bilhetagem automática funciona experimentalmente.

REGIÃO METROPOLITANA DE BELD HORIZONTE



LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES



SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE BELO HORIZONTE - STU/BH

A STU teve durante o ano de 1987 o seguinte Superintendente-Geral:

Engº CARLOS ALBERTO FONSECA SALGADO

1 - RESULTADOS OPERACIONAIS

- O trem metropolitano de Belo Horizonte transportou 6,5 milhões de passageiros, superior em 150% ao ocorrido em 1986.
- Em operação, a partir de abril, a estação Central, completando o trecho prioritário Central-Eldorado, com 12,5 km de extensão.
- Integração metrô-ônibus, no trecho Eldorado-Betim, decorrente da supressão dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2.
- Recebimento de mais dois TUE's, nos meses de julho e agosto.
- Iniciado, em agosto, a integração metrô-ônibus abrangendo quinze linhas que servem as cidades de Belo Horizonte e Contagem. A partir de dezembro foram integradas mais seis linhas de ônibus.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

STU/BH

(10³)

| MESES | TOTAL | | | | MÉDIA DIÁRIA - DIAS ÚTEIS | | | RECORDE DIÁRIO 1987 |
|-----------|-----------|---------|------------|-------|---------------------------|------|------------|------------------------|
| | REALIZADO | | VARIACÃO % | | REALIZADO | | VARIACÃO % | |
| | 1986 | 1987 | MESESAL | ANUAL | 1986 | 1987 | | |
| JANEIRO | 17,6 | 418,8 | 8,9 | 2.279 | - | 18,0 | - | 19,4 |
| FEVEREIRO | 11,5 | 404,0 | - 3,5 | 3.413 | - | 18,5 | - | 20,3 |
| MARÇO | 79,5 | 399,9 | - 1,0 | 403 | - | 16,7 | - | 19,9 |
| ABRIL | 85,8 | 508,5 | 27,2 | 493 | - | 21,2 | - | 24,2 |
| MAIO | 90,3 | 565,1 | 11,1 | 625 | - | 24,4 | - | 26,8 |
| JUNHO | 132,8 | 582,6 | 3,1 | 339 | - | 24,7 | - | 26,1 |
| JULHO | 430,9 | 588,0 | 0,9 | 36 | - | 23,2 | - | 25,3 |
| AGOSTO | 221,6 | 607,7 | 3,4 | 174 | 8,8 | 25,8 | 193 | 27,8 |
| SETEMBRO | 299,0 | 634,4 | 4,4 | 112 | 15,4 | 26,9 | 75 | 29,0 |
| OUTUBRO | 422,0 | 633,6 | - 0,1 | 50 | 17,0 | 26,3 | 55 | 27,9 |
| NOVEMBRO | 380,9 | 585,5 | - 7,6 | 54 | 17,0 | 26,0 | 53 | 27,7 |
| DEZEMBRO | 383,4 | 565,4 | - | 53 | 15,9 | 25,3 | 59 | 28,3 |
| TOTAL | 2.555,3 | 6.513,5 | - | 155 | 14,8 | 23,1 | 56 | 29,0 |

DADOS ESTATÍSTICOS

| ESPECIFICAÇÃO | UNID. | 1986 | 1987 |
|---|--------|--------|--------|
| EXTENSÃO DAS VIAS (1,60 m) | Km | 10,9 | 12,5 |
| Eletrificadas | Km | 10,9 | 12,5 |
| CARROS EM TRÁFEGO (1) | Un | 12 | 12 |
| Carros motores | Un | 6 | 6 |
| Carros reboques | Un | 6 | 6 |
| TRENS FORMADOS | Un | 16.752 | 34.792 |
| PASSAGEIROS TRANSPORTADOS | milhar | 2.555 | 6.513 |
| PASSAGEIRO Km (2) | milhar | 22.737 | 57.794 |
| PRODUTIVIDADE | | | |
| Unidade motriz (3) | milhão | 3,8 | 9,6 |
| Carros (4) | milhão | 1,9 | 4,8 |
| Pessoal (5) | milhar | 36 | 93 |
| NOTA: - 1. VALORES MÉDIOS ANUAIS. 2. PASSAGEIROS Km (UNIDADE DE TRÁFEGO). 3. UNIDADE DE TRÁFEGO POR CARROS MOTORES EM TRÁFEGO. 4. UNIDADE DE TRÁFEGO POR CARRO (MOTOR E REBOQUE EM TRÁFEGO). 5. UNIDADE DE TRÁFEGO POR EMPREGADO. | | | |

DESEMPENHO DA FROTA

Índice de Carregamento

| Ano | Nº Passag. | Viagens Realizadas | Pass/Viagem |
|------|---------------------|--------------------|-------------|
| 1986 | 2.555×10^3 | 16.752 | 153 |
| 1987 | 6.513×10^3 | 34.792 | 177 |

Carro-Km

| Ano | Carro-Km | Média Mensal |
|------|-----------|--------------|
| 1986 | 718.384 | 59.865 |
| 1987 | 1.687.338 | 140.611 |

Índice de Regularidade

| Ano | Viagens Realizadas | Viagens Programadas | Índice |
|------|--------------------|---------------------|--------|
| 1986 | 16.772 | 16.805 | 99,8 |
| 1987 | 34.792 | 34.860 | 99,8 |

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL 1987

A programação orçamentária da STU/BH para o ano de 1987 foi definida dentro dos seguintes valores:

| ORCAP 87 | | CzS 10 ³ 1987 |
|-------------|--------------------|--------------------------|
| F O N T E S | | VALORES |
| MOEDA | D O | 1.000.000 |
| | RECEITA FINANCEIRA | 157.484 |
| | SALDO A.EXPRESS/86 | 142.719 |
| | SALDO MIDLAND/86 | 112.516 |
| BENS | CREDIT LYONNAIS | 401.371 |
| T O T A L | | 1.814.090 |

| U S O S | CzS 10 ³ 1987 | |
|----------------------------------|--------------------------|------------|
| | D O T A Ç Ã O | |
| | PREVISIA | PROCESSADA |
| - Via Permanente | 373.286 | 314.372 |
| - Estações e Terminais | 213.875 | 196.818 |
| - Oficinas e Abrigos | 42.483 | 21.316 |
| - Desapropriação | 81.831 | 78.585 |
| - Reserva Contingência p/Invest. | 109.408 | 99.935 |
| - Desp. Gerais Investimentos | 12.773 | 10.605 |
| - Est. Proj. Assist. Técnica | 50.594 | 44.327 |
| - Sistema Eletrificação | 219.433 | 200.027 |
| - Sistema Sinalização | 161.648 | 160.513 |
| - Sistema Telecomunicação | 54.155 | 54.155 |
| - Aquisição TUE's | 494.604 | 491.853 |
| T O T A L | 1.814.090 | 1.672.506 |

3 - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do ORCAP 87 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Continuação das obras nos trechos Central - Eldorado, Central - Santa Inês e Santa Inês - São Paulo;
- b - Extensão do trecho em operação comercial até a estação Central;
- c - Transporte médio de 30.000 passageiros/dia ao final de 1987..

4 - TRABALHOS EXECUTADOS

a - ESTUDOS E PROJETOS

Entre as atividades desenvolvidas nesta área, no ano de 1987, destacaram-se:

- Via Permanente

- . Acompanhamento técnico de produção e recebimento de dormentes monobloco de concreto protendido,
- . Inspeção técnica de recebimento de trilhos de aço carbono;

- Sinalização

- . Projeto da Gameleira e Cidade Industrial,
- . Inspeção na fabricação dos equipamentos do trecho Central - Eldorado,
- . Estudo do trecho Belim - Eldorado;

- Eletrificação

- . Análise do seccionamento do pátio de Eldorado,
- . Testes operacionais nas subestações,
- . Projeto de interligação de cabines e subestações às redes no trecho Central - São Paulo;

- Acompanhamento na fabricação dos TUE's.

b - OBRAS (acumulado até 31 dez 87)

1) Trecho Central - Santa Inês e Central - Eldorado:

- Infra-estrutura Central - Eldorado (concluído),
- Infra-estrutura Central - Horto (84%),
- Pátio Central (90%),
- Pátio Horto - 2ª fase (30%),
- Pontes Arrudas-Gameleira, Arrudas-Calafate (concluído);
- Viadutos Curitiba-Leste, Oeste, Damas Ribeiro (concluído);
- Superestrutura Central - Eldorado (98%),
- Superestrutura Central - Horto (1%),
- Estações de Lagoinha, Carlos Prates, Gameleira, Cidade Industrial, Calafate e Eldorado (concluído),
- Estação Central (75%),
- Oficina de Eldorado e Carlos Prates (concluído),
- Prédio da estação do Horto (SR-2) - (65%);
- Prédio da estação do Horto (T.Metropolitano) - (90%),
- Terminal rodoviário de Eldorado (concluído),
- Prédio da estação de Santa Tereza (30%),
- Prédio da estação de Santa Efigênia (30%),
- Prédio da estação de Santa Inês (2%);

2) Trecho Santa Inês - São Paulo

- Muros de arrimo, bueiros e plataforma (50%),
- Contenção do córrego do Onça (70%),
- Passagem superior da Av. Contagem (07%),
- Prédio do complexo de manutenção São Paulo (80%),
- Prédio estação do bairro São Paulo (80%),
- Subestação "A" e cabine I (20%);

3) Sistemas (trecho Central - Eldorado)

- Energia (100%),
- Rede Aérea (97%),
- Sinalização (70%),
- Telecomunicação (93%);

4) Material Rodante

- Foram recebidos 2 TUE's de quatro carros cada, totalizando 5 de 25 previstos, todos de fabricação nacional (COBRASMA).

c - OPERAÇÃO

- Pesquisa sócio-econômica do usuário;
- Elaboração do novo leiaute e especificação de equipamentos da oficina de São Paulo;
- Operação do trecho Central - Lagoinha com a conclusão da estação Central;
- Recebidos os TUE's de nº 4 e 5;
- Suprimido o serviço de subúrbio entre Batim e Eldorado, a fim de facilitar o sistema de carga, pela RFFSA, sendo substituído por ônibus integrado à STU/BH na estação de Eldorado.

5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

A Companhia vem procurando, de acordo com a disponibilidade de recursos, dar solução a vários problemas detectados no Sistema, dentre os quais se destacam:

- a - Falta de trens - O serviço comercial hoje realizado utiliza toda a frota da STU-BH (5 TUE's). A reserva operacional é constituída de um TUE série 900 emprestado pela STU/RJ;
- b - Demora na definição e liberação de recursos, que quase ocasionou paralisação total das obras;
- c - Construção dos túneis Santa Inês, fundamental para garantir a continuidade da ligação Horto - São Paulo.

CONCLUSÃO

A CBTU já se encontra suficientemente estruturada, em seu quarto ano de vida, para dar continuidade às suas atuais missões e às futuras que, a curto prazo, se lhe apresentam.

O transporte de 484 milhões de passageiros em 1987, se realizou simultaneamente com a continuação das obras de modernização dos sistemas do Rio de Janeiro e de São Paulo; com o prosseguimento da implantação do Trem Metropolitano de Belo Horizonte e com a conclusão do trecho Coqueiral-Jaboatão do Trem Metropolitano do Recife.

A Companhia se ajustou estruturalmente para a absorção, a partir de 01 Jan 88, dos serviços de trens suburbanos de Fortaleza (Linhas Troncos Norte e Sul), Natal, João Pessoa, Recife (Linha Sul), Maceiô e Salvador e para iniciar obras de melhoria e recuperação desses sistemas.

Integrou-se ao Consórcio do Trem Metropolitano de Fortaleza para dar início em 1988, às obras de sua implantação.

Prosseguiu, no campo institucional, com os estudos para o desenvolvimento da Companhia visando sua descentralização e integração aos sistemas de transportes urbanos locais. Estes estudos continuarão, no exercício de 1988, já sob a ótica do Decreto-Lei nº .. 2.399, de 21 Dez 87, que dispõe sobre a transferência de ações e bens da CBTU.

No Rio de Janeiro, a CBTU incorporou-se ao Comitê Permanente de Integração dos Transportes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, criado pelo Governo do Estado.

Em São Paulo, vem estudando a criação de um consórcio, juntamente com a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA e a Companhia do Metropolitano de São Paulo - MEIRÔ para a gestão conjunta da Linha Leste (antiga Central do Brasil) da STU/SP e a Linha Leste-Oeste do Metrô, como decorrência do Protocolo de Intenções celebrado em

tre o Ministério dos Transportes e o Governo do Estado de São Paulo, para estadualizar o transporte da Linha Leste da CBTU.

Modernizando seus meios, iniciou a implantação, no âmbito de toda a Companhia, de um adequado sistema de processamento de dados, integrando AC, unidades regionais e TRENSURB.

A CBTU embora lamentando os acidentes com trens, ocorridos, durante o ano, no Rio de Janeiro e em São Paulo, verifica que o aumento da sua produção de transporte comprova a crescente eficiência de seus serviços, os quais procura otimizar, a cada dia, em termos de segurança e confiabilidade.

Com a absorção de novos encargos representados pela operação e pela melhoria dos trens suburbanos do Nordeste e pela implantação do Trem Metropolitano de Fortaleza, a Diretoria da CBTU vê crescer sua responsabilidade mas não teme enfrentar esses novos desafios, confiante na capacidade do quadro funcional da Companhia.

E assim, a Companhia dá sua parcela de colaboração ao esforço do Governo Federal para melhorar as condições de vida das populações mais carentes, com seu trabalho de caráter eminentemente social.

CGC - 42.357.483/0001-26 - FRRJ 575.287/00
BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1987

| | ESTE EXERCÍCIO Cz\$ | EXERCÍCIO ANTERIOR Cz\$ |
|---|---------------------------|----------------------------|
| Transporte | 6.910.594.603,42 | 3.118.981.907,64 |
| REALIZÁVEL A LONGO PRAZO | | |
| Depósitos Compulsórios e Judiciais | 90.495.715,72 | 29.140.239,92 |
| FGTS - Depósitos Não Optantes | 98.327.168,09 | 21.405.092,45 |
| Empréstimos Compulsórios - ELETROBRÁS | 3.509.612,03 | 949.921,20 |
| Empréstimos Compulsórios - FND | 6.178.881,56 | 420.551,00 |
| Empresas Controladas e Coligadas | <u>153.611.510,19</u> | <u>-</u> |
| TOTAL DO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO | <u>352.122.887,59</u> | <u>51.915.804,57</u> |
| PERMANENTE | | |
| <u>Investimentos</u> | | |
| Participações p/Incentivos Fiscais Valor Original | - | 139.396,41 |
| Atualizado | | |
| Participações em Outras Empresas Valor Original | 96.451,91 | 263.647,71 |
| Atualizado | <u>96.451,91</u> | <u>403.044,12</u> |
| <u>Imobilizado (Nota 2)</u> | 137.983.411.181,18 | 28.201.505.723,24 |
| <u>Diferido (Nota 3)</u> | | |
| Despesas Pré-Operacionais | 5.903.228.727,71 | 351.001.807,09 |
| TOTAL DO PERMANENTE | 143.886.736.360,80 | 28.552.910.574,45 |
| TOTAL DO ATIVO | 151.149.453.851,81 | 31.723.808.286,66 |

16
BFA M

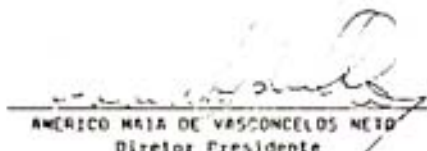
COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU
 CGC - 42.357.483/0001-26 FRRJ 575.287/00
 BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1987


PASSIVO

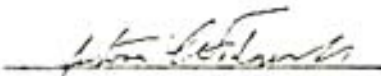
| | ESTE EXERCÍCIO Cr\$ | EXERCÍCIO ANTERIOR Cr\$ |
|--|--------------------------|----------------------------|
| CIRCULANTE | | |
| Fornecedores e Empreiteiros a Pagar | 685.814.925,77 | 473.653.297,31 |
| Financiamento em Moeda Nacional | 1.921.572.578,99 | - |
| Financiamento em Moeda Estrangeira | 2.054.124.938,46 | - |
| Encargos de Financiamentos | 918.862.597,85 | 204.926.767,36 |
| Outras Exigibilidades | | |
| Consignações | 3.932.428,92 | 3.023.252,45 |
| Salários e Encargos a Pagar | 73.665.478,32 | 52.526.676,51 |
| Impostos a Pagar | 6.220.922,28 | 3.352.258,43 |
| Provisões Diversas | 1.095.256.788,82 | 26.371.155,17 |
| Outras Contas a Pagar | 138.639.686,64 | 3.649.207,01 |
| | <u>1.317.715.305,00</u> | <u>89.722.779,59</u> |
| TOTAL DO CIRCULANTE | 6.698.090.346,07 | 767.302.844,26 |
| EXIGÍVEL A LONGO PRAZO | | |
| <u>Instituições Financeiras (Nota 5)</u> | | |
| Financiamentos em Moeda Nacional | 17.755.845.943,84 | 2.763.661.819,49 |
| Financiamento em Moeda Estrangeira | 21.026.331.063,22 | 3.276.499.731,42 |
| | <u>38.782.177.007,06</u> | <u>6.040.161.550,91</u> |
| FGTS - Depósito Não Dotantes | 98.327.169,09 | 21.405.052,45 |
| Adiantamento p/Aumento de Capital | 10.401.541.300,61 | 92.280.494,00 |
| Empresas Controladas e Coligadas | 18.191.310,27 | 239.730.454,81 |
| Outras Contas a Pagar | 35.219.716,78 | 13.525.508,27 |
| | <u>49.335.456.502,81</u> | <u>6.407.103.300,44</u> |
| TOTAL DO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO | 49.335.456.502,81 | 6.407.103.300,44 |
| A Transportar | 56.233.546.848,88 | 7.174.406.144,70 |

Handwritten signatures and initials:
 - A signature that appears to be "SIS".
 - A signature that appears to be "DTP".
 - A signature that appears to be "LJ".

| | ESTE EXERCÍCIO Cz\$ | EXERCÍCIO ANTERIOR Cz\$ |
|--|---------------------------|----------------------------|
| Transporte | 56.233.546.848,88 | 7.174.406.144,70 |
| PATRIMÔNIO LÍQUIDO | | |
| <u>Capital Social (Nota 4)</u> | | |
| Capital Social Subscrito | 20.369.685.940,35 | 12.037.645.669,03 |
| <u>Reserva de Capital</u> | | |
| Reserva de Corr. Monet. do Capital Realizado | 65.765.406.953,99 | 8.337.040.271,32 |
| Reserva de Reavaliação | 15.338.860.751,54 | 3.723.078.510,36 |
| Reserva de Recursos Especiais | 1.684.156,21 | 446.637.691,25 |
| <u>Lucros (e, Prejuízos) Acumulados</u> | (10.579.730.799,16) | |
| TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO | 94.915.907.002,93 | 24.549.402.141,96 |
| TOTAL DO PASSIVO | 151.149.453.851,81 | 31.723.808.286,66 |


 AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO
 Diretor Presidente


 CARLOS ALOYSIO RABELLO
 Diretor de Adm. e Finanças


 ANTONIO CARLOS DE FIGUEIREDO
 Contador CRC-RJ 023510-2

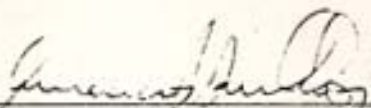
COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU
 CCC - 42.357.483/0001-26 FRRJ 575.287/00
 DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO

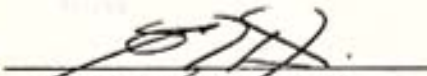
| | ESTE EXERCÍCIO Cz\$ | EXERCÍCIO ANTERIOR Cz\$ |
|--|--------------------------|----------------------------|
| RECEITAS OPERACIONAIS | | |
| Receitas dos Transportes Ferroviários | 1.366.466.283,30 | 271.009.229,68 |
| Receitas dos Serviços Prestados | 72.864.207,81 | 20.198.823,76 |
| Subvenções Recebidas para Operação | 12.648.322.323,00 | 2.751.230.921,00 |
| Outras Receitas Operacionais | 58.322.016,15 | 31.021.630,94 |
| | <u>14.145.774.830,26</u> | <u>3.051.460.605,38</u> |
| DESPESAS OPERACIONAIS | | |
| Despesas de Conservação e Manutenção | 3.491.462.413,49 | 778.747.938,80 |
| Despesas Administrativas | 3.374.415.003,74 | 626.513.373,59 |
| Despesas de Operações | 2.725.017.145,71 | 740.612.339,76 |
| Depreciações | 1.747.612.999,04 | 519.552.092,37 |
| Despesas Financeiras | 2.610.250.534,37 | 466.221.507,10 |
| Outras Despesas Operacionais | 871.846.091,73 | 84.924.311,30 |
| | <u>13.752.118.187,59</u> | <u>3.216.971.150,78</u> |
| Lucro (Prejuízo) Operacional | <u>393.156.644,68</u> | <u>(161.110.955,40)</u> |
| RESULTADO NÃO OPERACIONAL | | |
| Receitas Não Operacionais | 144.231.615,21 | 98.203.154,94 |
| Despesas Não Operacionais | 54.670.104,20 | 44.724.705,99 |
| | <u>89.561.111,01</u> | <u>53.478.448,95</u> |
| Lucro (Prejuízo) Antes dos Efeitos Inflacionários | <u>482.717.755,69</u> | <u>(107.632.106,45)</u> |

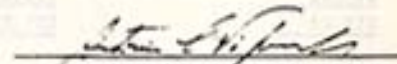
Handwritten signature and initials

CGC - 42.357.483/0001-26 FRRJ 575.287/00
 DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO

| | ESTE EXERCÍCIO Cz\$ | EXERCÍCIO ANTERIOR Cz\$ |
|--|----------------------------|----------------------------|
| Transporte | 482.717.755,69 | (107.632.106,45) |
| EFEITOS INFLACIONÁRIOS | | |
| Correção Monetária do Ativo Permanente e do Patrimônio Líquido | 16.173.420.675,36 | 893.548.294,97 |
| Correções Monetárias de Contratos de Financiamentos | (7.619.634.284,22) | (146.426.358,71) |
| Variações Cambiais de Contratos de Financiamentos | (19.836.760.594,04) | (1.110.574.821,53) |
| Correções Monetárias Ativas | 181.934.413,28 | 4.651.148,52 |
| Variações Cambiais Ativas | 38.591.234,77 | 252.187.684,68 |
| | <u>(11.062.448.554,85)</u> | <u>(106.614.012,07)</u> |
| PREJUÍZO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO | (10.579.730.799,16) | (214.246.158,52) |
| PREJUÍZO POR LOTE DE MIL AÇÕES DO CAPITAL SOCIAL - Cz\$ | (134,23) | (2,72) |


 AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO
 Diretor Presidente


 CARLOS ALDYSSO RABELLO
 Diretor de Adm. e Finanças


 ANTONIO CARLOS DE FIGUEIREDO
 Contador CRC-RJ 023510-2

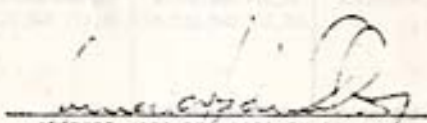
| | ESTE EXERCÍCIO Cr\$ | EXERCÍCIO ANTERIOR Cr\$ |
|--|------------------------|----------------------------|
| ORIGENS DOS RECURSOS | | |
| Das Operações: | | |
| Prejuízo Líquido do Exercício | (10.579.731) | (214.246) |
| Mais: Encargos que não representam saída de recursos: | | |
| Depreciação e Amortização | 1.747.614 | 522.520 |
| Variações Monetárias de Financiamentos a Longo Prazo | 25.184.007 | 1.257.001 |
| Ajustes de Reservas | 469.758 | - |
| | <u>16.821.648</u> | <u>1.345.275</u> |
| Menos: Receita que não representa ingresso de recursos: | | |
| Correção Monetária do Ativo Permanente e do Patr. Líquido | 16.373.421 | 893.548 |
| | <u>648.227</u> | <u>671.727</u> |
| Dos Acionistas | | |
| Créditos para Aumento de Capital | <u>9.392.592</u> | <u>825.068</u> |
| De Outras Fontes: | | |
| Liberações de Financiamentos | 6.019.844 | 2.608.368 |
| Aumento de Obrigações a Longo Prazo c/ Empresas Acionistas | - | 213.677 |
| Doações | 1.331 | 889 |
| Baixas de Itens de Investimentos | 1.529 | - |
| Baixas de Itens de Imobilizado | 472.281 | 1.567.714 |
| Outros | <u>22.114</u> | <u>11.051</u> |
| | <u>6.517.109</u> | <u>4.401.699</u> |
| TOTAL DAS ORIGENS | <u>16.557.932</u> | <u>5.898.494</u> |
| APLICAÇÕES DE RECURSOS | | |
| Aumento do realizável a Longo Prazo: | | |
| Contas Correntes com Empresas Controladas | 153.612 | - |
| Depósitos Compulsórios e Judiciais | 41.208 | 23.979 |
| Outros | <u>8.883</u> | <u>26.796</u> |
| | <u>223.703</u> | <u>50.775</u> |
| Aumento do Ativo Permanente: | | |
| Investimentos | 41 | - |
| Imobilizado | 15.470.167 | 4.399.797 |
| Diferido | <u>41.473</u> | <u>213.755</u> |
| | <u>15.511.681</u> | <u>4.613.552</u> |
| Transporte | 15.735.756 | 4.668.327 |

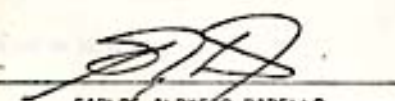
| | | | | |
|--|--|-------------------|--|------------------|
| Transporte | | 15.735.386 | | 4.668.327 |
| Redução do Exigível a Longo Prazo: | | | | |
| Transferências de Financiamentos a Longo Prazo p/o Passivo Circ. | | 2.940.180 | | 827 |
| Redução de Obrigações a Longo Prazo c/Empresas Acionistas | | <u>221.540</u> | | - |
| | | | | <u>827</u> |
| | | | | <u>827</u> |
| TOTAL DAS APLICAÇÕES | | 18.897.106 | | 4.669.154 |

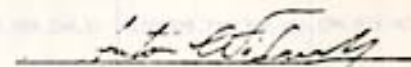
AUMENTO (REDUÇÃO) DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO (2.339.175) 1.229.340

Aumento (redução) do Capital Circulante Líquido Representado por:

| | <u>31.12.87</u> | <u>31.12.86</u> | <u>31.12.85</u> | | |
|----------------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|
| Ativo Circulante | 6.959.488 | 3.134.331 | 1.723.155 | 3.825.157 | 1.811.176 |
| Passivo Circulante | <u>6.946.984</u> | <u>782.652</u> | <u>200.816</u> | <u>6.164.332</u> | <u>581.836</u> |
| Capital Circulante Líquido | <u>12.504</u> | <u>2.351.679</u> | <u>1.122.339</u> | <u>(2.339.175)</u> | <u>1.229.340</u> |


AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO
 Diretor Presidente


CARLOS ALDYSIO RABELLO
 Diretor de Adm. e Finanças


ANTÔNIO CARLOS DE FIGUEIREDO
 Contador CRC-RJ 023510-2

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU
CGC - 47.957.403/0001-26 FREN 575.207/00
BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1987
DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO

| | Capital Social Realizado | Correção Monetária de Cap. Realizado | Reserva de Reavaliação | Reserva de Recursos Especiais | Prejuízo Acumulado | Total do Patrimônio Líquido |
|---|-----------------------------|---|---------------------------|----------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| SALDOS EM 31.12.85 | 3.769.213.868,74 | 8.268.433.800,29 | 2.206.059.236,77 | 229.523.885,37 | (318.847.328,21) | 14.156.377.464,92 |
| Atualização da Expressão Monetária do Capital | 8.268.433.800,29 | (8.268.433.800,29) | - | - | - | - |
| Subvenções de Tesouro Nacional | - | - | - | 140.911.282,30 | - | 140.911.282,30 |
| Recursos do Acordo CBTU x SENA | - | - | - | 647.349,24 | - | 647.349,24 |
| Doações | - | - | - | 40.300,00 | - | 40.300,00 |
| Correção Monetária | - | 1.372.040.271,32 | 1.526.987.870,02 | 229.077.952,63 | (226.696.431,54) | 9.807.384.412,63 |
| Prejuízo do Exercício | - | - | - | - | (214.246.158,52) | (214.246.158,52) |
| Ajuste de Exercícios Anteriores | - | - | 36.451,37 | - | - | 36.451,37 |
| Reversão de Reservas | - | - | - | (753.791.918,27) | 753.791.918,27 | - |
| SALDOS EM 31.12.86 | 12.037.645.669,03 | 8.372.040.271,32 | 3.733.076.510,36 | 446.037.481,29 | - | 24.589.402.149,96 |
| Atualização da Expressão Monetária do Capital | 8.372.040.271,32 | (8.372.040.271,32) | - | - | - | - |
| Recursos do Acordo CBTU x SENA | - | - | - | 941.075,28 | - | 941.075,28 |
| Doações | - | - | - | 380.124,50 | - | 380.124,50 |
| Correção Monetária | - | 61.711.436.933,95 | 12.476.030.213,02 | 374.976,00 | - | 61.711.436.933,95 |
| Prejuízo do Exercício | - | - | - | - | (10.578.730.799,14) | (10.578.730.799,14) |
| Ajustes de Exercícios Anteriores | - | - | (269.971,84) | - | - | (269.971,84) |
| Reversão de Reservas | - | - | - | (446.037.481,29) | - | (446.037.481,29) |
| SALDOS EM 31.12.87 | 20.369.625.940,35 | 49.785.406.953,99 | 16.138.860.751,54 | 1.054.136,71 | (10.579.730.799,14) | (94.919.907.002,93) |

Antônio Carlos de Vasconcelos Neto
 ANTONIO CARLOS DE VASCONCELOS NETO
 Diretor Presidente

Carlos Alberto Assello
 CARLOS ALBERTO ASSELLO
 Diretor de Adm. e Finanças

Antônio Carlos de Vasconcelos
 ANTONIO CARLOS DE VASCONCELOS
 Diretor Presidente

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU
NOTAS EXPLICATIVAS AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

NOTA 1 - ATIVIDADES:

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU é uma sociedade de economia mista vinculada ao Ministério dos Transportes, constituída com fundamento no artigo 5º da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, no disposto no Decreto nº 74.242, de 28 de junho de 1974, e no contido no Decreto nº 89.396, de 22 de fevereiro de 1984. O Decreto nº 74.242, de 28 de junho de 1974, autorizou a constituição da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER, como subsidiária da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA. O Decreto nº 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, autorizou a RFFSA a alterar o seu objeto social e a denominação e o objeto social da sua subsidiária ENGEFER. Dessa forma, a ENGEFER passou a ser denominada Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, absorvendo parte das atividades sociais da RFFSA. As atividades que eram objeto social da ENGEFER foram absorvidas pela RFFSA.

De acordo com os seus estatutos sociais, a CBTU tem como objeto social:

- a) a execução dos planos e programas, aprovados pelo Ministério dos Transportes, em consonância com o Plano Nacional de Viação e destinados a reger os serviços de transporte ferroviário urbano constantes do Sistema Nacional de Transportes Urbanos;
- b) o planejamento, os estudos, os projetos, a construção e a implantação de serviços de transporte de pessoas, por trem de superfície, nas Regiões Metropolitanas, cidades e aglomerados urbanos que justifiquem a existência desses serviços em estreita consonância com a política de transporte e desenvolvimento urbano de Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos - EBTU nos termos da Lei nº 6.261/75;
- c) a operação e a exploração comercial dos serviços de transporte ferroviário urbano e suburbano;
- d) o gerenciamento das participações societárias da União, da RFFSA e da EBTU em empresas de transporte ferroviário metropolitano e urbano, de pessoas;
- e) a execução de atividades conexas que lhe permitam melhor atender seu objeto social.

A RFFSA incorporou ao capital da CBTU acervo patrimonial afetado aos transportes ferroviários urbanos.

NOTA 2 - PRINCIPAIS DIRETRIZES CONTÁBEIS:

a) Apresentação das demonstrações financeiras.

As demonstrações financeiras são elaboradas e apresentadas em conformidade com os dispositivos constantes da Lei 6.404/76;

b) Regime de escrituração das transações.

É adotado o regime de competência de exercícios para registro das operações;

c) Reconhecimento dos efeitos inflacionários.

Os efeitos da inflação sobre as demonstrações financeiras são reconhecidos mediante:

- . correção monetária do ativo permanente e do patrimônio líquido;
- . atualizações monetárias e cambiais de direitos e obrigações sujeitas a indexação legal ou contratual.

Os efeitos inflacionários acima referidos são contabilizados como segue:

. a parcela atribuível às atividades operacionais é computada no resultado do exercício.

. a parcela atribuível às imobilizações em andamento é debitada em conta do Ativo diferido, para futura amortização a partir do início da operação da operação dos bens (ver Nota 3 - item a).

d) Títulos e valores mobiliários.

Referem-se a aplicações em Obrigações do Tesouro Nacional-OTN, registradas ao custo acrescido dos rendimentos proporcionais auferidos até a data do balanço;

e) Estoques.

Os estoques representados por materiais nos almoxarifados, destinados à manutenção, conservação e benfeitorias das instalações e equipamentos envolvidos nas atividades operacionais da CBTU, estão registrados ao custo médio de aquisição, que não excede ao valor de mercado. Os materiais em poder de terceiros e os materiais em trânsito são registrados ao custo identificado.

Ver composição dos estoques na Nota 4.

f) Imobilizado.

f.1) Bens incorporados até 31.12.83:

f.1.1) Base inicial de avaliação

. Bens transferidos pela RFFSA:

Os principais bens componentes do ativo imobilizado em operação foram transferidos pela RFFSA por ocasião da constituição da CBTU e estavam avaliados como segue:

- . 137 TUE (Trens-unidade elétricos) das séries 700, 800 e 900.

Demonstrados com base em nova avaliação procedida por peritos independentes antes da transferência para a CBTU em 1984.

- . outros bens incorporados ao imobilizado da RFFSA até 31.12.1979.

Demonstrados pelos seus valores de reposição e/ou de mercado, ajustados, quando aplicável, para refletir o desgaste físico e de obsolescência. Conforme laudo de avaliação de peritos independentes, datado de 14 de fevereiro de 1980, esses valores foram apurados através de tombamento físico e correspondente avaliação, desenvolvidos com base nas existências físicas em 31 de dezembro de 1977, atualizados pelas movimentações físicas e financeiras ocorridas entre aquela data e 31 de dezembro de 1979 e pelo reconhecimento de correção monetária, depreciação e amortização correspondentes ao mesmo período. Os valores desses bens foram corrigidos monetariamente a partir de 1980.

- . outros bens incorporados ao imobilizado da RFFSA a partir de 01.01.1980.

Demonstrados ao custo corrigido monetariamente.

. Bens incorporados ao imobilizado pela própria CBTU:

Demonstrados ao custo corrigido monetariamente.

f.1.2) Reavaliação contabilizada em 1985.

Em 31 de dezembro de 1985, com base em laudo de avaliação emitido por peritos independentes, a CBTU contabilizou uma reavaliação de parcela substancial dos bens componentes do ativo imobilizado, a crédito de uma conta específica de Reserva de reavaliação, nos termos da legislação em vigor (Ver Nota 11). A reavaliação foi procedida para as seguintes espécies de bens:

- . Via permanente, edifícios e instalações;
- . Equipamentos de transportes ferroviários.

A partir dos novos valores determinados com base na reavaliação acima referida, foram registradas as correções monetárias determinadas pela legislação em vigor.

f.2) Bens incorporados a partir de 01.01.86:

Demonstrados ao custo corrigido monetariamente.

f.3) Depreciação:

As depreciações dos bens componentes do imobilizado em operação são calculadas pelo método linear, com base em taxas anuais que levam em consideração a natureza e o tempo provável de vida útil-econômica dos bens existentes.

Ver composição do Ativo Imobilizado na Nota 5.

g) Diferido

O ativo diferido está registrado ao valor original corrigido monetariamente, deduzido das amortizações acumuladas, sendo representado por:

Luiz N. Silva

. Despesas de custeio das Superintendências de Trens Urbanos do Recife e de Belo Horizonte, referentes à construção dos metrô de superfícies.

. Efeitos inflacionários líquidos atribuíveis às imobilizações em andamento (Ver Nota 3 - item a).

Ver composição do diferido na Nota 6.

h) Serviços ferroviários ressarcidos pela União Federal.

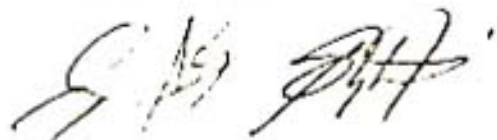
Os ressarcimentos da União Federal para cobertura de insuficiência tarifária dos serviços sociais antieconômicos mantidos pela CBTU são refletidos no resultado do exercício, sob o título de "Subvenções recebidas para operação".

NOTA 3 - MUDANÇAS DE PRÁTICAS CONTÁBEIS:

a) Reconhecimento dos efeitos inflacionários atribuíveis às imobilizações em andamento.

a.1) Até o exercício anterior as parcelas de imobilizações em andamento registradas sob o título de "Antecipações contratuais" e "Materiais em poder de terceiros" eram classificadas no Ativo circulante e não eram corrigidas monetariamente. No exercício findo em 31 de dezembro de 1987, de modo a atender aos princípios de contabilidade geralmente aceitos, as parcelas de imobilizações em andamento acima referidas foram reclassificadas para o Ativo Imobilizado e foram corrigidas monetariamente. Esta correção monetária atingiu o montante de R\$3.852.775 mil, registrado a crédito da conta de "Correção monetária do ativo permanente e do patrimônio líquido" no resultado do exercício.

a.2) Até o exercício anterior, eram totalmente imputados ao resultados do exercício os montantes correspondentes à correção monetária das imobilizações em andamento e às variações monetárias e cambiais de financiamentos destinados às referidas imobilizações. No exercício findo em 31 de dezembro de 1987, de modo a atender os princípios de contabilidade geralmente aceitos, e com o respaldo da Portaria nº 475, de 23 de agosto de 1978 do Ministro da Fazenda, a CBTU apropriou ao ativo diferido o montante de R\$4.478.344 mil, correspondente às variações cambiais e monetárias de financiamentos destinados às imobilizações em andamento que excederam a correção monetária das referidas imobilizações, creditada à conta de resultado de "Correção monetária do ativo permanente e do patrimônio líquido".



COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU

Com a adoção dos procedimentos acima descritos, o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 1987 não está sendo afetado pelos efeitos inflacionários líquidos atribuíveis às imobilizações em andamento.

b) Contabilização dos recursos recebidos da União Federal a título de subvenções para investimentos e para amortização de parcelas do principal de empréstimos e financiamentos.

Até o exercício anterior estes recursos eram contabilizados a crédito de uma conta específica de Reserva de capital denominada "Reserva com recursos especiais", que foi corrigida monetariamente e utilizada para a compensação de prejuízos. No exercício findo em 31 de dezembro de 1987, após entendimentos mantidos com a empresa controladora Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, e com base em definição contida em parecer técnico elaborado pela Secretaria de Controle Interno do Ministério dos Transportes, os recursos acima referidos passaram a ser considerados como crédito da RFFSA para futuro aumento de capital da CBTU.

Em consequência foi revertido o montante de C257.677.225 mil da reserva acima referida, como segue:

C25 mil

- Transferência do montante correspondente aos valores históricos dos recursos recebidos da União Federal para a conta específica denominada "Recursos para aumento de capital", em nome da RFFSA, no Passivo Exigível a Longo Prazo (Ver Nota 8):

Recursos recebidos em:

| | | |
|------|--|------------------|
| 1985 | | 175.705 |
| 1986 | | 740.961 |
| 1987 | | 4.436.597 |
| | | <u>5.353.263</u> |

- Reversão da correção monetária contabilizada no ano, a crédito de conta de "Correção monetária do ativo permanente e do patrimônio líquido", no resultado. 2.793.990
- Montante absorvido no resultado, correspondente ao valor líquido de correções monetárias de exercícios anteriores e de compensações de prejuízos ocorridas em exercícios anteriores. (470.028)

7.677.225

c) Constituição de provisão para férias dos funcionários.

Até o exercício anterior, as despesas com férias dos funcionários eram reconhecidas em regime de caixa, quando ocorriam os pagamentos nas datas que os funcionários entravam no gozo de férias. No exercício findo em 31 de dezembro de 1987, em obediência ao regime de competência, foi constituída provisão em função da decorrência do período aquisitivo de férias a que os funcionários têm direito. A provisão atingiu o montante de (R\$721.079 mil e foi integralmente apropriada como encargo do exercício, não tendo sido praticável determinar parcela que seja atribuível ao exercício anterior.

As mudanças de procedimentos contábeis referidas nos itens a), b) e c) acima, ocasionaram os seguintes reflexos líquidos:

| | <u>R\$ mil</u> |
|---|----------------|
| Redução do prejuízo líquido do exercício | 9.934.002 |
| Aumento do patrimônio líquido | 2.256.777 |
| Aumento do passivo exigível a longo prazo | 5.353.263 |
| Aumento do passivo circulante | 721.079 |

NOTA 4 - ESTOQUES:

| | <u>R\$ mil</u> | |
|-------------------------------------|------------------|-----------------|
| | <u>31.12.87</u> | <u>31.12.86</u> |
| Materiais em estoque | 1.224.590 | 276.123 |
| Materiais em poder de terceiros | 47.346 | 585.708 |
| Materiais em processo de fabricação | - | 356 |
| Materiais em trânsito | 391.772 | 72.311 |
| Materiais de consumo | - | <u>1.612</u> |
| | <u>1.663.708</u> | <u>936.110</u> |

[Handwritten signatures and initials]

NOTA 9 - IMOBILIZADO

| Taxa Anual de Depreciação | Cr\$ mil | | | | |
|---|-----------------|-------------------------|------------------|--------------------|------------------|
| | 31.12.07 | | 31.12.08 | | |
| | Valor corrigido | Depreciações acumuladas | Valor líquido | Valor líquido | |
| Via permanente, edifícios e instalações | | | | | |
| Terrenos | - | 11.017.042 | - | 11.017.042 | 2.755,4 |
| Leito da linha | - | 6.420.032 | - | 6.420.032 | 1.417,7 |
| Obras de arte | 1,25 | 3.203.205 | 81.275 | 3.201.930 | 731,9 |
| Superestrutura da linha | 3,33 | 19.012.532 | 1.293.663 | 10.510.919 | 4.292,5 |
| Edifícios de dependências | 2,00 | 8.025.192 | 316.052 | 7.712.150 | 1.759,1 |
| Sinalização e telecomunicações | 3,33 | 5.431.369 | 344.193 | 5.067.311 | 1.177,2 |
| Rede aérea tração | 3,33 | 2.729.045 | 144.278 | 2.095.567 | 489,8 |
| Instalação fixa/Energia elétrica | 3,33 | 1.647.071 | 108.276 | 1.530.795 | 368,8 |
| Outras instalações fixas | 2,00 | 35.347 | 11.137 | 25.210 | 6,1 |
| | | <u>58.695.610</u> | <u>2.298.862</u> | <u>56.776.736</u> | <u>12.921,88</u> |
| Equipamentos de transportes ferroviários | | | | | |
| Locomotivas diesel | 4,00 | 80.405 | 6.154 | 74.324 | 17,6 |
| Trens unidade elétricos | 2,50 | 51.544.941 | 2.415.354 | 49.129.587 | 10.815,5 |
| Carros | 2,50 | 630.857 | 31.403 | 599.449 | 139,6 |
| Vagões | 3,33 | 158.657 | 7.669 | 150.983 | 22,3 |
| Containers | 5,00 | 212 | 71 | 139 | 0,3 |
| | | <u>52.415.155</u> | <u>2.470.656</u> | <u>49.954.549</u> | <u>10.995,30</u> |
| Outros equipamentos de transportes | | | | | |
| Veículos rodoviários | 20,00 | 364.431 | 41.943 | 322.486 | 11,5 |
| Equipamento rodante auxiliar | 5,00 | 391.661 | 25.328 | 366.333 | 37,5 |
| | | <u>356.092</u> | <u>67.273</u> | <u>288.819</u> | <u>51,1</u> |
| Equipamentos, máquinas e ferramentas | | | | | |
| | 10,00 | <u>3.179.895</u> | <u>913.380</u> | <u>2.266.515</u> | <u>573,1</u> |
| Outras imobilizações tangíveis | | | | | |
| | 10,00 | <u>382.301</u> | <u>75.200</u> | <u>307.301</u> | <u>52,4</u> |
| Imobilizações em andamento | | | | | |
| | - | <u>28.763.310</u> | - | <u>28.763.310</u> | <u>3.534,4</u> |
| Imobilizações intangíveis | | | | | |
| | - | <u>6.173</u> | - | <u>6.173</u> | <u>1,2</u> |
| TOTAL | | <u>143.295.032</u> | <u>5.015.421</u> | <u>137.509.411</u> | <u>29.201,28</u> |

[Handwritten signatures and initials]

As imobilizações em andamento podem ser demonstradas como segue:

| | CZ\$ mil | |
|---|-------------------|------------------|
| | 31.12.87 | 31.12.86 |
| Obras do metrô de Belo Horizonte | 8.810.177 | 1.004.773 |
| Obras do metrô de Recife | 524.167 | 73.640 |
| Doutras obras | 9.377.757 | 1.559.996 |
| | <u>18.712.094</u> | <u>2.718.409</u> |
| Antecipações contratuais a fornecedores | 2.615.391 | - |
| Aquisições em andamento | 2.928.673 | - |
| Adaptações de máquinas e equipamentos | 5.024 | - |
| Importações em andamento | 4.507.183 | 816.074 |
| | <u>28.763.318</u> | <u>3.534.483</u> |

Em cumprimento às determinações da Resolução nº 398/87, do Presidente da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, datada de 20.10.87, técnicos daquela Empresa Controladora e da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU estão desenvolvendo trabalhos de levantamento e identificação de bens de ativo imobilizado, objetivando a complementação do processo de segregação patrimonial entre as duas empresas e a regularização jurídica e contábil da posse e da propriedade dos referidos bens. Como consequência desses trabalhos, é possível que sejam necessários ajustes contábeis em contas que tenham relação com o ativo imobilizado, não sendo possível estimar, no momento, os valores envolvidos. A conclusão dos trabalhos está prevista para ocorrer em 1988.

NOTA 6 - DIFERIDO:

| | CZ\$ mil | |
|---|------------------|----------------|
| | 31.12.87 | 31.12.86 |
| . Despesas pré-operacionais | | |
| Valor histórico corrigido: | | |
| Administração Central | 10.316 | 1.342 |
| Belo Horizonte (Implantação do Metrô) | 701.790 | 150.767 |
| Recife (Implantação do Metrô) | 916.428 | 209.581 |
| | <u>1.628.534</u> | <u>361.490</u> |
| Amortização acumulada corrigida: | | |
| Belo Horizonte | 66.104 | - |
| Recife | 137.545 | 10.488 |
| | <u>203.649</u> | <u>10.488</u> |
| | <u>1.424.883</u> | <u>351.002</u> |
| . Efeitos inflacionários líquidos atribuíveis às imobilizações em andamento | 4.478.344 | - |
| | <u>5.903.229</u> | <u>351.002</u> |

S. S. P. H.

As amortizações das despesas pré-operacionais atribuíveis às parcelas do Metrô de Belo Horizonte e do Metrô de Recife cujas operações já foram iniciadas estão sendo registradas na base de 10% ao ano.

NOTA 7 - EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS:

| | C2\$ mil | | | |
|----------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| | <u>31.12.87</u> | | <u>31.12.86</u> | |
| | <u>Circulante</u> | <u>Longo Prazo</u> | <u>Circulante</u> | <u>Longo Prazo</u> |
| Dívida externa | 2.054.124 | 21.026.331 | - | 3.276.50 |
| Dívida interna | <u>1.923.573</u> | <u>17.755.846</u> | <u>-</u> | <u>2.763,66</u> |
| | <u>3.975.697</u> | <u>38.782.177</u> | <u>-</u> | <u>6.040.16</u> |

Os empréstimos e financiamentos foram obtidos para ampliação e melhoria das instalações e equipamentos de ativo imobilizado necessários às atividades operacionais da CBTU. Os empréstimos e financiamentos que compõem a dívida externa são garantidos pela República Federativa do Brasil. Os empréstimos e financiamentos que compõem a dívida interna foram contraídos junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e são garantidos pela Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA.

As parcelas de amortização do principal dos empréstimos e financiamentos são totalmente cobertas pela União Federal mediante subvenções, que estão registradas a crédito de conta específica do Passivo Exigível a Longo Prazo intitulada "Recursos para aumento de capital" (Ver Nota 3 - item b) e Nota 8).

As despesas de juros e outras despesas decorrentes dos empréstimos e financiamentos são totalmente cobertas pela União Federal, mediante subvenções, que são registradas a crédito de Receita de "Subvenções recebidas para operação".

As principais informações referentes aos empréstimos e financiamentos estão resumidas nos quadros demonstrativos apresentados a seguir as diversas moedas têm as seguintes abreviaturas:

- US\$ - Dólar norte-americano
- CAN\$ - Dólar canadense
- ¥ - Yene japonês
- FF - Franco francês
- OTN - Obrigação do Tesouro Nacional

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU

DEVIDA EXTERNA:

| Credor | Moeda de Origem | Valor do empréstimo em moeda de origem (Em \$ mil) | Taxa anual de Juros | Amortização do principal | Vencimento | | 1987 | | 1986 |
|-------------------------|-----------------|---|-----------------------------|--------------------------|------------|----------|-------------------------|------------------------|-------------------------|
| | | | | | Início | Fim | Longo Prazo CZ\$ mil | Circulante CZ\$ mil | Longo Prazo CZ\$ mil |
| Libra Bank Limited | | | | | | | | | |
| Tranche A | US\$ | 25.000 | Libor + 2% | Trimestral | 31.05.89 | 31.05.93 | | | |
| Tranche B | US\$ | 15.000 | Prime Rate + 1,75% | Trimestral | 31.05.89 | 31.05.93 | | | |
| Midland Bank PLC | | | | | | | 2.668.320 | - | 595.800 |
| Tranche A | US\$ | 9.111 | Libor + 2% | Semestral | 15.01.90 | 15.01.94 | | | |
| Tranche B | US\$ | 25.889 | Prime Rate + 1,75% | Trimestral | 28.06.90 | 28.06.94 | | | |
| American Express | | | | | | | 2.509.955 | - | 321.375 |
| Tranche I | US\$ | 10.000 | Libor + 2% | Trimestral | 15.01.90 | 15.01.94 | | | |
| Tranche II | US\$ | 27.200 | Prime Rate + 1,75% | Trimestral | 26.07.90 | 26.07.94 | | | |
| Tranche III | CAN\$ | 13.700 | Canadian Prime Rate + 1,75% | Trimestral | 26.07.90 | 26.07.94 | | | |
| Bank Of Tokyo Ltd | | | | | | | 3.423.580 | - | 702.095 |
| Tranche I | US\$ | 3.290 | Libor + 2% | Semestral | 08.11.90 | 08.11.94 | | | |
| Tranche II | US\$ | 6.300 | Prime Rate + 1,75% | Trimestral | 08.11.90 | 08.11.94 | | | |
| Tranche III | ¥ | 1.721.000 | Prime Rate + 1,625% | Trimestral | 08.11.90 | 08.11.94 | | | |
| Tranche IV | ¥ | 912.000 | Prime Rate + 1,625% | Trimestral | 08.11.90 | 08.11.94 | | | |
| Mitsui & Co. Ltd | | | | | | | 2.220.871 | - | 388.603 |
| Tranche A | ¥ | 4.675.000 | 8% | Semestral | 30.03.87 | 30.09.94 | 2.248.983 | 374.830 | 480.680 |
| Credit Lyonnais (RJ/SP) | | | | | | | | | |
| Tranche A | FF | 271.367 | 8,25% | Semestral | 05.07.87 | 05.12.97 | | | |
| Tranche B | FF | 154.726 | 10,60% | Semestral | 05.07.87 | 05.12.97 | 3.207.980 | 429.039 | 378.482 |
| Credit Lyonnais (BH) | | | | | | | | | |
| Sistema Fluo | | | | | | | | | |
| Tranche A | FF | 219.461 | 8,25% | Semestral | 30.09.84 | 30.06.94 | | | |
| Material Rodante | | | | | | | | | |
| Tranche B | FF | 302.743 | 8,25% | Semestral | 31.07.86 | 31.07.96 | 4.546.442 | 1.250.261 | 209.313 |
| | | | | | | | <u>21.026.331</u> | <u>2.054.124</u> | <u>3.276.500</u> |

13

[Handwritten signature]

COMPANHIA BRASILEIRA DE TAREX URBANOS - CBTU

DIVIDA INTERNA:

| <u>Reserva de Crédito Fina</u> | <u>Valor do Crédito</u> | | <u>Taxa Anual</u> | <u>Amortização</u> | <u>Vencimentos</u> | | <u>1987</u> | | <u>1986</u> |
|--------------------------------|-------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|---------------------|-------------------|------------------|--------------------|
| | <u>Quantidade</u> | <u>Moeda Orçao</u> | | | <u>de Juros</u> | <u>em Principal</u> | <u>Início</u> | <u>Fim</u> | <u>Longo Prazo</u> |
| | | | <u>Cz\$ mil</u> | <u>Cz\$ mil</u> | | | | | <u>Cz\$ mil</u> |
| 83.300.41-A | 11.356 | DTN | 8% | Mensal | 05.04.87 | 05.04.95 | 4.175.762 | 668.317 | 945.001 |
| 83.300.41-B | 72.437 | US\$ | Libor + 2% | Mensal | 05.04.87 | 05.04.95 | 2.343.375 | 374.908 | 421.010 |
| 83.221.41-A | 11.304 | DTN | 4% | Mensal | 15.03.90 | 15.02.98 | 3.064.773 | - | 661.467 |
| 83.221.41-B | 82.492 | US\$ | Libor + 2% | Mensal | 15.03.90 | 15.02.98 | 276.764 | - | - |
| 83.239.41-A | 1.426 | DTN | 10% | Mensal | 15.05.88 | 15.08.93 | 493.306 | 70.472 | 47.581 |
| 83.239.41-B | 10.471 | US\$ | Libor + 2% | Mensal | 15.05.88 | 15.08.93 | 568.623 | 32.640 | 38.077 |
| 83.239.41-C | 2.440 | DTN | 10% | Mensal | 15.10.87 | 15.03.94 | 949.565 | 100.069 | 233.221 |
| 83.239.41-D | 9.521 | US\$ | Libor + 2% | Mensal | 15.10.87 | 15.03.94 | 520.500 | 99.158 | 130.266 |
| 83.239.41-E | 2.539 | DTN | 10% | Mensal | 15.05.88 | 15.09.93 | 839.559 | 119.938 | - |
| 83.239.41-F | 27.128 | US\$ | Libor + 2% | Mensal | 15.05.88 | 15.08.93 | 850.373 | 121.483 | - |
| 84.132.41 | 3.753 | R | 9,0% | Semestral | 07.03.87 | 30.03.95 | <u>1.870.146</u> | <u>223.748</u> | <u>287.036</u> |
| | | | | | | | <u>17.755.646</u> | <u>1.921.373</u> | <u>2.763.661</u> |

14


NOTA 8 - RECURSOS PARA AUMENTO DE CAPITAL:

Referem-se a créditos de empresas acionistas para futuros aumentos de capital, demonstrados como segue:

| | <u>CZ\$ mil</u> | |
|---|-------------------|-----------------|
| | <u>31.12.87</u> | <u>31.12.88</u> |
| . Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos-EBTU | | |
| . Investimentos realizados no Metrô de Belo Horizonte | 4.720.808 | - |
| . Outros | <u>116.780</u> | <u>92.280</u> |
| | <u>4.837.588</u> | <u>92.280</u> |
| . Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA | | |
| Valores recebidos da União Federal a título de subvenções (Ver detalhes na Nota 3 - item b) | 5.353.263 | - |
| Outros | <u>210.690</u> | <u>-</u> |
| | <u>5.563.953</u> | <u>-</u> |
| Total | <u>10.401.541</u> | <u>92.280</u> |

NOTA 9 - FUNDAÇÃO REDE FERROVIÁRIA DE SEGURIDADE SOCIAL - REFER:

A CBTU é co-patrocinadora da REFER, que é uma entidade fechada de previdência privada, sem fins lucrativos, com patrimônio próprio e autonomia administrativa e financeira, cujo objetivo principal é a suplementação de benefícios previdenciários aos participantes.

NOTA 10 - CAPITAL SOCIAL:

O capital social totalmente integralizado, em 31 de dezembro de 1987 e 1988, está representado por 78.819.030.188 ações ordinárias nominativas, sem valor nominal.

A Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA é detentora de 78.818.829.088 ações ordinárias, que representam 99,9997% do total das ações que compõem o capital.

NOTA 11 - RESERVA DE REAVLIAÇÃO:

Em 1985 a CBTU procedeu uma reavaliação de parte dos bens componentes do ativo imobilizado. O valor líquido acrescido aos referidos bens foi creditado em conta específica de Reserva de Reavaliação, nos termos da legislação em vigor. A CBTU pretende realizar aumento de capital utilizando esta Reserva de Reavaliação. Nesse sentido, a CBTU, em 1986, solicitou às autoridades competentes isenção da tributação do imposto de renda sobre a realização da Reserva de Reavaliação, não tendo ainda obtido uma resposta à solicitação efetuada. Por este motivo em 1986 e em 1987 a CBTU não registrou realização de Reserva de Reavaliação, mediante transferência para Prejuízos Acumulados, em decorrência de depreciações, baixas e alienações de bens do ativo imobilizado.

NOTA 12 - CONTINGENCIAS:

Existem várias ações trabalhistas e outras questões judiciais em andamento, originárias em grande parte da RFFSA, que envolvem a CBTU, não sendo praticável determinar com precisão os montantes globais envolvidos para a totalidade dos casos. Por esse motivo, as demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 1987 registram uma provisão para ações trabalhistas no montante de Cr\$ 297.218 mil, incluída no passivo circulante sob o título de "Provisões diversas", para cobrir possíveis contingências referentes a causas cujos valores envolvidos puderam ser estimados. Para os demais casos de ações trabalhistas e outras questões judiciais cujos valores envolvidos não puderam ser estimados com um nível razoável de precisão, não foram registradas parcelas complementares de provisões. No entanto, a Administração da CBTU entende que, nos casos em que as questões venham a ser decididas contra a companhia, os ajustes que seriam registrados nas provisões não envolveriam montantes relevantes.

NOTA 13 - REMUNERAÇÃO DE DIRIGENTES E EMPREGADOS:

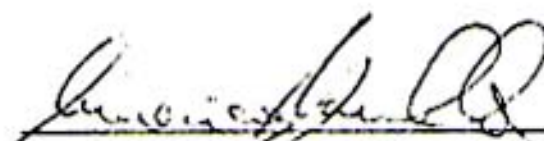
O Plano de cargos e salários e de benefícios e vantagens da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU e a legislação específica estabelecem os critérios para todas as remunerações pagas aos dirigentes e empregados.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU

No exercício de 1987 a maior, a média e a menor remuneração mensal paga a empregados ocupantes de cargos permanentes foram de CZ\$210.410,00, CZ\$19.792,28, e CZ\$7.406,32, respectivamente.

Com relação a dirigentes da CBTU, a maior e a menor remuneração mensal paga no exercício de 1987 foram CZ\$221.616,44 e CZ\$220.271,64, respectivamente.

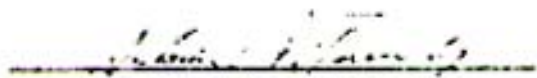
As informações acima referidas estão divulgadas para atendimento aos dispositivos do Decreto nº 95.524, de 21 de dezembro de 1987.



AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO
Diretor Presidente



CARLOS ALDYSIR BAVELLO
Diretor de Adm. e Finanças



ANTONIO CARLOS DE FIGUEIREDO
Contador CRC-RO 023510-2

PARECER DOS AUDITORES

Ilmos. Srs.
Diretores da
Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU

1. Examinamos o balanço patrimonial da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU levantado em 31 de dezembro de 1987 e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos correspondentes ao exercício findo naquela data. Nosso exame foi efetuado de acordo com os padrões de auditoria geralmente aceitos e, conseqüentemente, incluiu as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de auditoria que julgamos necessários nas circunstâncias.

2. As demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 1986, cujos valores estão apresentados para fins de comparação, foram examinadas por outro auditor independente, que emitiu parecer sem ressalvas em 21 de abril de 1987.

3. Em nossa opinião, sujeita aos reflexos que possam advir em consequência dos fatos mencionados nas Notas 5 e 12, as demonstrações financeiras referidas no primeiro parágrafo representam adequadamente a posição patrimonial e financeira da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU em 31 de dezembro de 1987 e o resultado de suas operações, as mutações do seu patrimônio líquido e as origens e aplicações de seus recursos correspondentes ao exercício findo naquela data, de acordo com princípios de contabilidade geralmente aceitos. Esses princípios foram aplicados de maneira consistente em relação ao exercício anterior, exceto quanto às mudanças descritas na Nota 3, com as quais concordamos.

Rio de Janeiro, 20 de abril de 1988

BOUCINHAS, CAMPOS & CLARO S/C
CRC.SP - 5.528-S - RJ


Luiz Salles Karam

Contador-CRC-RJ-33.215-8

**CBTU**

Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Estrada Velha da Tejuca 77 Rio de Janeiro, Brasil
CEP 20531-1 Telefone (021) 250 1992 Telex (021) 22730 TREN BAM T
RFFSA
CBTU

Rio, 20 Abr 88

RESOLUÇÃO DE DIRETORIA Nº 0003-88

A Diretoria da COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU, no uso das atribuições que lhe confere o item IV do artigo nº 27 do Estatuto Social e face o que deliberou em sua 108ª Reunião Ordinária, realizada a 20 Abr 88, considerando, ainda, o prescrito nos artigos 176, 142, item V e 163, item II, tudo da Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976,

R E S O L V E :

- 1 - Aprovar o Relatório Anual da Companhia referente ao exercício de 1987, nele compreendidas as Demonstrações Financeiras respectivas.
- 2 - Colocar o referido Relatório Anual à disposição dos Conselhos de Administração e Fiscal, para manifestação e opinião, consoante as prescrições legais.

AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO
Diretor-Presidente

Distribuição:

- Diretorias (2)
- Órgãos da Presidência
- STU's
- GTU/FCR - Gerência de Salvador
- etc



CBTU

Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Estação Velha do Trilho 77, Rio de Janeiro, Brasil
CEP 20521 - Telefone (621) 286 1966 - Telex (621) 22790 TREN BR

CONSELHO FISCAL

PARCEER

- 1 - O Conselho Fiscal da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, usando de suas atribuições legais e estatutárias, tendo em vista o Relatório da Diretoria, o Balanço Patrimonial, as Demonstrações do Resultado do Exercício, de Lucros ou Prejuízos Acumulados, das Origens e Aplicações de Recursos, as Notas Explicativas referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1987, os demais elementos oferecidos pela Entidade e o Parecer do Auditor Externo Independente, Boucinhas, Campos & Claro S/C, cujas conclusões adota, são de parecer que as Demonstrações Financeiras representam a Posição Patrimonial da Companhia naquela data, encontrando-se em condições de serem aprovadas pela Assembleia Geral Ordinária.
- 2 - Recomenda, outrossim - por sua relevância para a gestão empresarial - a adoção de providências necessárias à conclusão, ainda em 1988, do processo de segregação patrimonial entre a Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA e a CBTU, bem como a imediata implantação de um sistema de controle gerencial das ações tíveis e trabalhistas que envolvam a Companhia, possibilitando a adequada avaliação das contingências econômico-financeiras de correntes.


Rio de Janeiro(RJ), 25 de abril de 1988


EULER JOSÉ DE FREITAS

Presidente


CLAUDIO JOSÉ ACATUAÇU TUCANTINS

Membro


ÁLVARO PEREIRA FILHO

Membro