

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

 RFFSA

RELATÓRIO

1983

Capa: LANTERNAGEM FERROVIÁRIA

Lanterna de Sinalização
usada nos primórdios das estradas de ferro
e hoje fazendo parte do
acervo do Museu Ferroviário de Curitiba



SUMÁRIO

ORGANOGRAMA

APRESENTAÇÃO	5
COMERCIAL	15
ENGENHARIA	25
OPERAÇÕES	31
TRANSPORTE METROPOLITANO	39
PLANEJAMENTO	47
ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS	53
MATERIAL	63
PATRIMÔNIO	71
PESSOAL	77
SEGURANÇA INDUSTRIAL	81

EMPRESAS CONTROLADAS

Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A.-AGEF	85
Empresa de Engenharia Ferroviária S.A.-ENGEFER	91
Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.-TRENSURB	99

ANEXOS

Demonstrações Financeiras	I
Notas Explicativas	VIII
Parecer da Auditoria Externa.....	XXIII
Parecer do Conselho Fiscal	XXV
Resolução do Conselho de Administração	XXVII

3850984
R352

ORGANOGRAMA SIMPLIFICADO

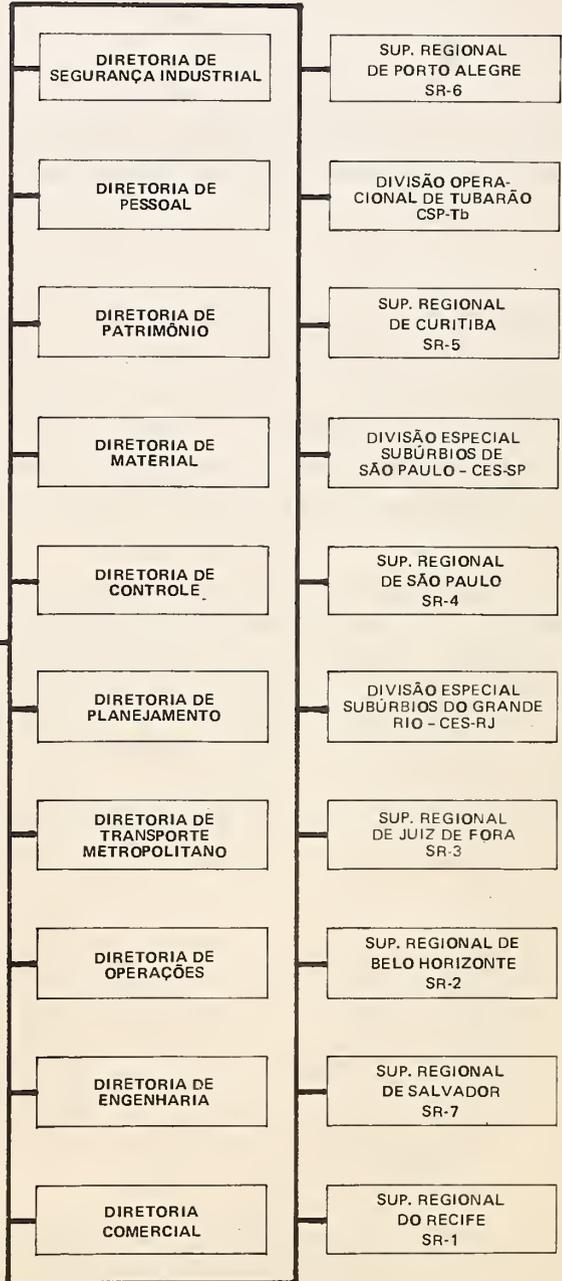


CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Em 31-XII-1983

DIRETORIA EXECUTIVA

PRESIDÊNCIA



APRESENTAÇÃOSENHORES ACIONISTAS

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA, por sua Diretoria e em cumprimento às prescrições legais e estatutárias, submete à apreciação da Assembléia Geral o RELATÓRIO ANUAL de suas atividades, bem como as Demonstrações Financeiras, relativas ao exercício de 1983.

- Transporte de Carga

Foram movimentadas no exercício 69,3 milhões de toneladas de carga geral, contra 69,8 milhões em 1982 (- 0,8%). O trabalho produzido, expresso em toneladas-quilômetro úteis (TKU), foi de 29,4 bilhões de TKU (- 7,1%). Tal resultado foi considerado satisfatório, levando-se em conta a persistência dos efeitos da retração econômica, a níveis nacional e internacional, afetando alguns setores básicos da economia, responsáveis por cerca de 45% do transporte realizado pela RFFSA.

Devem ainda ser mencionados os problemas causados pela prolongada interrupção do tráfego em algumas das linhas mais solicitadas da RFFSA, em virtude das pesadas chuvas ocorridas no exercício, em particular na Região Sul do País.

Para minimizar esses efeitos adversos desenvolveram-se esforços para a captação de novas cargas, ao mesmo tempo em que se procurou melhorar o desempenho operacional do material de transporte, notadamente no sistema de bitola métrica. Os aumentos mais significativos, medidos em TKU, ocorreram com o carvão mineral (+ 6,9%), adubos (+ 6,1%), álcool (+ 82,1%) e trigo (+ 14,3%).

- Transporte de Passageiros

O transporte de passageiros de subúrbio, conforme vem acontecendo nos últimos anos, cresceu em relação ao exercício anterior, refletindo, inclusive, os resultados dos elevados investimentos que a RFFSA levou a efeito nos últimos anos. A taxa de crescimento observada, no seu conjunto, foi de 8,9% alcançando-se, em números absolutos, o transporte de 427,5 milhões de passageiros. As regiões do Grande Rio e do Grande São Paulo responderam por 94% do total de passageiros transportados.

Quanto a passageiros de interior, deu-se prosseguimento à política da Empresa de não estimular esse tipo de serviço, dependendo sua manutenção ou reativação da possibilidade de oferecer aos seus usuários sem prejuízo de transpor

tes prioritários de carga, as necessárias condições de segurança, conforto e confiabilidade.

Durante o exercício, o número de passageiros de interior transportados foi de 12,8 milhões, mostrando um decréscimo de 10,5% em relação ao ano anterior.

EVOLUÇÃO DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

Durante o exercício de 1983, o programa de trabalho da Empresa sofreu várias reformulações, sendo cumprido aquele finalmente aprovado pela Portaria SOF/SEPLAN nº 56/83 de 29/12/83, publicado no Diário Oficial de 06/01/84.

- Resultados alcançados

Uma apresentação sumária dos resultados do exercício, comparativamente aos obtidos em 1982, pode ser visualizada no quadro seguinte, cabendo salientar que o resultado operacional, antes das provisões, em que pesem os fatores adversos apontados, foi positivo, mantendo-se praticamente inalterado, em valor nominal, em relação ao exercício anterior.

DISCRIMINAÇÃO	Cr\$ 10 ⁹		VARIACÃO %
	1983	1982	
A - <u>RECEITAS OPERACIONAIS</u>	<u>471,5</u>	<u>224,7</u>	<u>+ 110</u>
- dos clientes e usuários	315,8	139,9	+ 126
- do Tesouro (normalização e receitas complementares), pela realização de serviços anti-econômicos e de natureza social	155,7	84,8	+ 84
B - <u>CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS ANTES DAS PROVISÕES</u>	<u>(461,4)</u>	<u>(214,4)</u>	<u>+ 115</u>
- pessoal	(280,4)	(137,3)	+ 104
- combustíveis (óleo diesel)	(55,1)	(23,5)	+ 134
- depreciação	(73,6)	(29,0)	+ 154
- outras	(52,3)	(24,6)	+ 113
C - <u>RESULTADO OPERACIONAL ANTES DAS PROVISÕES (A+B)</u>	<u>10,1</u>	<u>10,3</u>	<u>- 2</u>
D - <u>PROVISÕES</u>	<u>(26,8)</u>	<u>(16,7)</u>	<u>+ 60</u>
E - <u>RESULTADO NÃO OPERACIONAL</u>	<u>2,2</u>	<u>2,2</u>	<u>-</u>
F - <u>EFEITOS INFLACIONÁRIOS</u>	<u>14,5</u>	<u>(72,0)</u>	<u>+ 497</u>
G - <u>RESULTADO LÍQUIDO (C + D + F)</u>	<u>0,0</u>	<u>(76,2)</u>	<u>-</u>

Cabem a respeito os seguintes comentários:

- a) a parcela das receitas operacionais recebida diretamente dos clientes e usuários foi afetada negativamente pelas razões já apontadas. No que concerne aos efeitos das enchentes, estima-se ter havido uma perda de receita da ordem de Cr\$ 12 bilhões. No entanto, a principal causa do insuficiente crescimento da receita foi a defasagem entre os reajustamentos tarifários autorizados pelo Conselho Interministerial de Preços-CIP (116% para a carga e 70% para o subúrbio), e o Índice Geral de Preços que aumentou em 154,5% (valores médios 83/82). A empresa pôde neutralizar, em parte, esses impactos pelo atendimento privilegiado aos serviços mais rentáveis.
- b) o ressarcimento do Tesouro pela prestação de serviços anti-econômicos e de natureza social cresceu 84%, muito abaixo da inflação portanto. Em parte esse resultado indica uma redução na dependência da RFFSA de recursos da União para a sua manutenção. Na verdade, significa também que recursos gerados nos serviços empresarialmente rentáveis foram deslocados para atender ao crescimento dos serviços de natureza social, com consequências negativas na qualidade dos serviços de transporte de carga.
- c) as despesas operacionais decresceram, em termos reais, de forma sensível em relação à 1982, em função da:
 - diminuição dos efetivos de pessoal, através de uma política de estímulo à aposentadoria combinada com restrição à admissão; e da
 - contenção forçada das despesas com materiais (exclusive óleo diesel) e outros custeios, com reflexos negativos na manutenção das instalações fixas do parque de locomotivas e vagões. Observe-se que enquanto as despesas associadas à compra de óleo diesel e à depreciação cresceram, respectivamente, 134 e 154%, as outras despesas de custeio aumentaram apenas 92%. A Empresa não tem tido sucesso na demonstração às autoridades econômicas de que a austeridade orçamentária observada nos últimos anos no que tange a esses itens vem provocando uma queda nos padrões e postergação de manutenção de suas linhas e material de transporte, colocando em risco o futuro das ferrovias.
- d) a diferença verificada entre a correção monetária do balanço e a correção monetária e cambial dos contratos de empréstimos utilizados nos investimentos da Empresa, principal causa do substancial déficit de exercícios anteriores foi, em 1983, corrigida com a aplicação dos dispositivos previstos no Decreto Lei 2029/83. Assim, a REDE incorporou ao a

tivo imobilizado parte da variação cambial que excedeu a variação das ORTN's, até o limite necessário para eliminar o resultado negativo do exercício. É importante, porém, ressaltar que a referida diferença será crescente nos anos seguintes em razão da tomada de novos financiamentos, acrescendo o saldo devedor de empréstimos e, de outro lado, da depreciação incidente sobre o ativo permanente, reduzindo-lhe o valor.

Em síntese, a Empresa, ratificando seus procedimentos de anos anteriores, consciente das dificuldades do momento causadas por fatores fora do seu controle, intensificou a sua política de racionalização de custos e aperfeiçoamento gerencial, visando minimizar os efeitos desfavoráveis aqui indicados, tornando possíveis os resultados operacionais obtidos.

- Evolução do Capital Social

No decorrer do exercício, o capital social da Empresa foi elevado uma vez, passando de Cr\$ 1.065,3 bilhões e Cr\$ 2.104,4 bilhões. Este capital é representado por 156.128.110.766 ações nominativas, ordinárias e preferenciais, sem valor nominal. A União detém 98,77% do capital acionário, cabendo aos Estados (0,98%) e Municípios (0,25%) a parcela restante.

PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

O programa de investimentos continuou, em 1983, a refletir a dualidade da RFFSA que é, ao mesmo tempo, agente executor de decisões macro-políticas do Governo e uma organização que deve perseguir resultados micro-empresariais, óticas que não tem por que coincidirem obrigatoriamente.

No ano de 1983, dos Cr\$ 215 bilhões aplicados cerca de 70% referem-se a projetos cuja implantação decorre de decisões governamentais específicas, conforme mostrado a seguir:

<u>PROJETOS</u>	<u>Cr\$ 10⁹</u>	<u>%</u>
A) ASSOCIADOS A DECISÕES GOVERNAMENTAIS ESPECÍFICAS	<u>150,5</u>	<u>69,8</u>
- Ferrovia do Aço (Resolução do CDE de abril de 1979).....	57,8	26,8
- Trens Metropolitanos (Programa de Transportes Alternativos para a Economia de Combustível - setembro de 1979)...	92,7	43,0
B) ASSOCIADOS A NECESSIDADES EMPRESARIAIS	<u>65,3</u>	<u>30,2</u>
- Modernização da malha de bitola métrica	30,8	14,3
- Material de transporte	21,2	9,8
- Outros	13,3	6,1
C) TOTAL	<u>215,8</u>	<u>100,0</u>

Assim, deu-se continuidade aos investimentos destinados às obras de remodelação e modernização das linhas suburbanas existentes (Rio de Janeiro, São Paulo e Fortaleza) e às obras de modernização e/ou implantação de novas ferrovias metropolitanas (Recife, Salvador, Belo Horizonte e Porto Alegre) que passaram a ter a maior participação orçamentária (43%), situação esta anteriormente detida pela Ferrovia do Aço.

Os outros destaques continuaram sendo o material de transporte e o programa de modernização da malha básica de bitola métrica.

A origem dos recursos foi a seguinte:

	Cr\$ 10 ⁹	%
- Dotação Ordinária (*)	7,3	3,4
- Programa de Mobilização Energética	37,2	17,2
- Financiamentos Internos	90,3	41,9
- Financiamentos Externos	67,3	31,2
- Outras fontes	<u>13,7</u>	<u>6,3</u>
	215,8	100,0

(*) Programa de Emergência, destinado a atender as obras de recuperação de trechos danificados pelas enchentes ocorridas no Sul do País.

Ressalta a Diretoria, mais uma vez, o descompasso entre as necessidades óbvias e prementes de investimentos no segmento empresarial, visando, principalmente, mudar o perfil da participação ferroviária no transporte de carga no Brasil, e o esquema financeiro adequado para suportá-las. Assim, pode-se observar que a participação de recursos provenientes de financiamentos, internos e externos, que a RFFSA teve de tomar, alcançou 73,1% do total de recursos aplicados, ratificando o acentuado acréscimo dessa participação nos últimos anos (60,5% em 1982, 46,8% em 1981), o que responde, por outro lado, pela grave situação do serviço da dívida da Empresa.

BALANÇO SOCIAL

- Recursos Humanos

O efetivo de pessoal da RFFSA em 31.12.83, situou-se em 81.050 empregados. Durante o exercício, 23.379 empregados, ou seja, 28,8% da força de trabalho da Empresa receberam treinamento. Cerca de 80% desses treinamentos estiveram voltados para as áreas de operação e manutenção. Além disso, 741 aprendizes menores concluíram seus cursos de aprendizagem industrial nos Centros de Formação Profissional existentes nas diversas unidades operacionais (Acordo RFFSA / SENAI).

Foram ainda distribuídas no período, com recursos do Salário-Educação, cerca de 58.000 bolsas de estudo a empregados e dependentes, através de 731 escolas conveniadas.

No setor de saúde foram realizados, com recursos próprios da Empresa, cerca de 535.000 atendimentos médicos e para-médicos.

- Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER

O número de participantes da REFER, ativos e assistidos por aposentadoria, situou-se, em 31.12.83, em 74.663.

Durante o exercício, a Fundação prestou 24.396 benefícios e auxílios diversos, dos quais 10.031 relativos a pensões e aposentadorias, num montante global de Cr\$ 8,99 bilhões.

Dando prosseguimento a outra de suas finalidades no campo social, qual seja o de facilitar a aquisição da casa própria a seus participantes, atuando a REFER como Agente Promotora do BNH, foram concluídos os projetos relativos aos conjuntos habitacionais de Betim - MG (1.700 unidades), Divinópolis - MG (1.000 unidades) e Bauru - SP (720 unidades), este último já em início de construção, prevendo-se a entrega das primeiras 270 unidades em 1984. Foi ainda concluída a regularização de três vilas ferroviárias, situadas em Nova Iguaçu (RJ), Bauru (SP) e Recife (PE).

SEGURANÇA INDUSTRIAL

À vista da gravidade de acidentes ocorridos foi criada, no mês de setembro de 1983, a Diretoria de Segurança Industrial, com a atribuição de promover, orientar e controlar as atividades de segurança dos transportes da Empresa, de seu pessoal e bens, bem como as de salvaguardar a segurança de pessoas e coisas abrangidas pelos transportes ferroviários. A nova Diretoria aglutinou, sem prejuízo das ações e normas de segurança em desenvolvimento, as atribuições afins disseminadas pelos vários organismos e sistemas da Empresa.

A campanha intensiva deflagrada pela RFFSA, visando ações preventivas para reduzir acidentes, tanto de trabalho quanto de tráfego, produziu os seguintes resultados, em relação ao exercício anterior: acidentes de trabalho-redução de 9%; acidentes de tráfego-redução de 21%. Ao longo do período foram distribuídos aos empregados da Empresa 197.000 equipamentos de proteção, dos quais 193.000 individuais. Foram também distribuídos 72.000 uniformes de trabalho.

EMPRESAS CONTROLADAS

As empresas controladas apresentaram um bom desempenho, em suas respectivas áreas de atuação, principalmente se forem consideradas as restrições orçamentárias (ENGEFER-TRENSURB) ou tarifárias (AGEF).

- Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF

A AGEF encerrou o exercício ratificando os resultados positivos obtidos em anos anteriores, tendo apresentado um lucro líquido de Cr\$ 99,4 milhões.

No campo operacional, a Empresa deu continuação ao programa de expansão e diversificação de suas atividades, visando, principalmente, atender às novas missões recebidas de sua controladora. Nesse sentido cumpre destacar a instalação de novos terminais a céu aberto com os de Barreiro e Prudente de Moraes.

A movimentação total de mercadorias nos armazéns convencionais e terminais graneleiros da AGEF foi de 5,4 milhões de toneladas, com aumento de 43,8% em relação ao exercício anterior. A participação ferroviária apresentou um incremento de 20,3%, através da utilização de 81.172 vagões.

O capital social da AGEF, do qual a RFFSA participa com 99,9% foi aumentado no exercício para Cr\$ 2.867,9 milhões, representado por 455.834.946 ações ordinárias, nominativas, sem valor nominal.

- Empresa de Engenharia Ferroviária - ENGEFER

As atividades da Empresa se desenvolveram de forma adequada e compatível com os recursos disponíveis. Em alguns casos essas atividades se viram também prejudicadas pelas condições climáticas adversas verificadas no período.

Na Ferrovia do Aço, principal empreendimento a cargo da ENGEFER, ficaram concluídos cerca de 96 % da infra-estrutura, tendo prosseguido, em ritmo reduzido, o lançamento da superestrutura. Na ligação Araguari - Celso Bueno - Patrocínio, foi entregue à RFFSA, para operação plena, o trecho Celso Bueno - Araguari, com 120 km de extensão. Além disso, a Empresa teve participação ativa no desenvolvimento dos diversos projetos para a implantação dos sistemas dos Trens Metropolitanos de Belo Horizonte e Recife.

O capital social da ENGEFER, do qual a RFFSA participa com 99,9%, é de Cr\$ 890 milhões, representado por 50 milhões de ações ordinárias nominativas, sem valor nominal.

- Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. - TRENSURB

Tiveram seguimento as atividades ligadas à execução das obras e serviços previstos para a implementação da primeira etapa (Porto Alegre - Sapucaia do Sul , com 26,7 km de extensão) do projeto de implantação de um serviço de trens urbanos na Região Metropolitana de Porto Alegre, ligando a capital do Estado à cidade de Novo Hamburgo (42,7 km).

Ao final do exercício, a execução física acumulada das obras, em termos percentuais, era a seguinte: estações (95%); pontes e viadutos (95%); infra-estrutura da via (83%) e superestrutura da via (12%). Paralelamente, teve prosseguimento a implantação dos sistemas (eletrificação, sinalização e telecomunicações) assim como a execução das obras e serviços complementares previstos.

Tendo em vista o estágio alcançado pelo Projeto e a programação estabelecida para o exercício de 1984, prevê-se o início da operação de trens (marcha simulada) para janeiro de 1985.

O capital social da TRENSURB foi elevado, no decorrer do exercício, para Cr\$ 34.075,9 milhões, representado por 34.075.872.694 ações ordinárias, nominativas, sem valor nominal. A participação da RFFSA no capital acionário da Empresa passou a ser de 64,91%.

SITUAÇÃO ATUAL: PERSPECTIVAS

Em termos de produção de transporte, há fundadas expectativas de crescimento significativo. Para isso deverá contribuir o melhor desempenho de alguns setores, dentre os quais destacam-se a indústria siderúrgica e a extração mineral. A vista das boas perspectivas que também envolvem as safras agrícolas parece bastante plausível a ocorrência de um expressivo aumento da demanda de transporte em 1984.

A adequação da oferta de transporte requererá atuação administrativa na solução de questões de relevância crítica, representadas pelos níveis de efetiva disponibilidade das frotas de locomotivas e vagões e pelas condições da via permanente nas principais rotas de transporte.

Esse fato e a constatação que o nível global dos investimentos deve continuar sendo contraído em termos reais, fazem com que seja de todo recomendável envidar esforços para garantir a provisão consentânea de materiais e serviços básicos à manutenção dos equipamentos e instalações ferroviárias, evitando o prosseguimento da deterioração da malha e de seus sistemas operacionais.

Dentro de um quadro de contenção de investimentos, a maior parcela dos

recursos alocados privilegiará a área social ou de transporte metropolitano. As obras da Ferrovia do Aço não poderão deixar de sofrer sensível redução em seu ritmo, prevendo-se a postergação dos prazos de conclusão de suas etapas. A recuperação da malha ferroviária de bitola métrica, em segundo plano, seguirá contando com dotações insuficientes para a obtenção de resultados palpáveis a curto prazo, merecendo referência especial, apenas, a maior participação do BNDES em projetos contemplando as linhas prioritárias da Bahia, Paraná e Rio Grande do Sul.

A estrutura de fontes de recursos para investimentos não deverá, também, passar por alterações de maior monta, perdurando a forte dependência em operações de crédito, internas e externas, em sua grande maioria contratadas em exercícios precedentes.

Por sua vez, o valor total dos pagamentos do serviço da dívida no exercício de 1984 deverá superar em mais de 50%, em termos reais, o montante registrado em 1983, aumentando a necessidade de aporte de recursos do Tesouro. Pode-se antecipar, como elemento componente de um conjunto de medidas capazes de prover solução adequada a essa questão crucial, a capitalização na Empresa dos compromissos da dívida interna.

O equacionamento, em bases estáveis e realísticas, do problema do serviço da dívida continuará, pois, sendo perseguido, juntamente com outros objetivos relevantes de mudança e aperfeiçoamento nos campos gerencial, organizacional, tecnológico e institucional. A Empresa está engajada no sentido de que, muito embora se esteja no último ano da atual Administração Federal, decisões fundamentais sobre esse conjunto de proposições conhecido como o Projeto Ferroviário, e que encerram repercussões de caráter estrutural de longo alcance, não venham a ser postergadas.

Essa consideração, válida em termos gerais, não implica de forma alguma em imobilismo ou no adiamento de definições ou providências que se imponham por sua importância e premência. Certos elementos essenciais desse processo poderão vir a ser implementados, por decisão política do Governo quanto à sua oportunidade; dentre esses ressaltando-se a separação dos sistemas de transporte suburbano e de carga, de muito preconizada pela conveniência de distinguir as ênfases social e comercial em sua gestão.

CONCLUSÃO

A Diretoria da RFFSA, ao encerrar o presente Relatório, deseja deixar consignada sua confiança no futuro da Empresa, certa que está da colaboração nunca

negada de todos os funcionários que integram a RFFSA, para enfrentar e superar as dificuldades da hora presente.

Deixa também registrado o seu agradecimento aos Senhores Membros do Conselho de Administração e aos Senhores Acionistas pelo apoio prestado e pela confiança na Administração, e a todos os seus empregados e os das Controladas pelo empenho e dedicação demonstrados.

Rio de Janeiro, 22 de março de 1984.

Presidente

Engº CARLOS ALOYSIO WEBER

Diretores

Engº Alfredo Aroldo Simon

Engº Américo Maia Vasconcelos Neto

Engº Fernando Limeira de França

Adv. Francisco Alves de Souza Filho

Engº Francisco Mário Chiesa

Téc. Adm. Hélio Duarte do Nascimento

Engº José Figueiredo de Castro

Engº Mauro Rolf Fernandes Knudsen

Engº Paulo Marcos Mazoni Andrade

Engº René Fernandes Schoppa

COMERCIALGENERALIDADES

Durante o ano de 1983, a Área Comercial, tendo em vista a persistência dos efeitos da retração econômica, a níveis nacional e mundial, ocasionando sensíveis reduções em alguns transportes tradicionais tais como o de minério de ferro para exportação e de cimento, procurou desenvolver suas atividades visando, principalmente, manter os níveis de participação da ferrovia no mercado de transportes.

Para tanto, buscando minimizar os supramencionados efeitos negativos, a Área Comercial procurou cada vez mais estreitar o relacionamento da empresa com os clientes. Um dos instrumentos utilizados para esse fim foi a Gerência de Produtos, cuja consolidação possibilitou um melhor acompanhamento dos principais transportes da Empresa.

Como balizamento técnico às decisões de natureza comercial, foram utilizados os relatórios emitidos pelo SIGEPRO-Sistema Gerencial de Produção, cuja implantação já fora consolidada no exercício anterior.

Os resultados alcançados podem ser considerados razoáveis, sobretudo se for levada em conta, além dos problemas supramencionados, a interrupção do tráfego havida em algumas das linhas mais solicitadas da Empresa, em virtude das pesadas chuvas atípicas ocorridas em meados de 1983.

Em termos de trabalho produzido (toneladas-quilômetro úteis de carga), observou-se um decréscimo de 7,1% em relação ao ano anterior. Em termos de unidades de tráfego (toneladas-quilômetro úteis + passageiros-quilômetro), o decréscimo foi de 3,8%.

Por outro lado, a receita do transporte de mercadorias acusou um incremento de 120% em relação ao ano anterior. Levando-se em conta a evolução média das tarifas ao longo do exercício, o ganho real por unidade de trabalho foi de 20%.

Como fatos marcadamente positivos do esforço para captação de novas cargas devem ser explicitados o crescimento, em toneladas úteis, da movimentação de cargas no sistema de bitola métrica e a elevação das quantidades transportadas de produtos siderúrgicos para exportação, devendo-se ressaltar a atuação da AGEF, principalmente nos serviços de ponta e em outros para os quais foi solicitada.

- Estudos

Durante o ano de 1983, foram desenvolvidos estudos e ações visando aumentar a agressividade da Área Comercial. Dentre eles, cabe salientar os seguintes:

- . Viabilização da exportação de produtos siderúrgicos da CSN, via Porto do Rio de Janeiro, através de utilização de áreas da ferrovia junto ao Porto, para regularização do fluxo de vagões e embarques de navios.
- . Desenvolvimento de diretrizes e estratégias elaboradas a partir de estudo da comercialização de rocha fosfática, do Triângulo Mineiro e Goiás para o sul do País.
- . Estímulos à intensificação do tráfego mútuo entre a RFFSA e a CVRD, sobretudo para os produtos do Cerrado, tais como fosfatos e grãos, além do gusa, calcário e produtos siderúrgicos.
- . Desenvolvimento de experiência piloto, no Rio Grande do Sul, em conjunto com o CNP, para transporte de GLP em botijões, a fim de reduzir o gasto energético na distribuição deste produto a nível nacional.

- Projeto Ferroviário

Cumprindo tarefas a ela cometidas no âmbito desse Projeto, a Área Comercial elaborou Estudo a respeito da supressão de alguns dos Trens de Passageiros de Interior. O programa apresentado foi aprovado, tendo sido implementados cerca de 60% de sua proposta.

Realizaram-se ainda estudos a respeito dos denominados Ramais Anti-econômicos. A proposta resultante ainda não foi implementada, encontrando-se pendente de aprovação por parte do Ministério dos Transportes.

Com referência ao sistema tarifário, alvo também do Projeto, deu-se início aos estudos, por parte de um grupo formado por técnicos do Sistema Comercial, com a colaboração de elementos do GEIPOT.

TRANSPORTE REALIZADO

Em 1983 a RFFSA transportou:

- . mercadorias, no total de 69,2 milhões de toneladas, proporcionando a pro

dução de 29,4 bilhões de toneladas-quilômetro, ou seja, 0,8 e 7,1% a menos, respectivamente, em relação aos resultados alcançados em 1982.

- . passageiros de interior, no total de 12,8 milhões de passageiros, resultando na realização de um trabalho de 1,4 bilhões de passageiros-quilômetro, refletindo decréscimos de 10,5% e 10,1% respectivamente, sobre os resultados obtidos em 1982.
- . passageiros de subúrbio, no total de 415,5 milhões, significando um acréscimo de 8,9% sobre o ano anterior (passageiros remunerados).

TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Os resultados alcançados no exercício são mostrados nas tabelas que se seguem, confrontados com os obtidos no ano anterior, com individualização daquelas mercadorias que se destacaram, tanto pelo volume transportado (toneladas úteis) quanto pelo trabalho produzido (toneladas-quilômetro úteis-TKU).

Em milhares de toneladas úteis

MERCADORIAS	1982	1983	VARIAÇÃO (%)
Minério de Ferro	18.616	16.857	- 9,4
. Ind. Nacional	6.294	7.383	+ 17,3
. Exportação	12.322	9.474	- 23,1
Carvão Mineral	8.915	10.182	+ 14,2
Produtos Siderúrgicos	5.674	6.542	+ 15,3
Derivados de Petróleo	6.481	6.210	- 4,2
Forragens (Farelos)	3.888	4.083	+ 5,0
Cimento	4.486	3.718	- 17,1
Calcário	3.698	3.700	+ 0,1
Aubos	2.644	2.762	+ 4,5
Trigo	2.168	2.068	- 4,6
Açúcar	1.753	1.782	+ 0,5
Soja	1.774	1.713	- 2,3
Milho	1.110	1.021	- 8,0
Minérios (excl. de ferro)	1.051	705	- 32,9
Álcool	303	692	+128,4
Outras	7.173	7.166	- 0,1
TOTAL	69.734	69.201	- 0,8

Em milhões de toneladas-quilômetro úteis

MERCADORIAS	1982	1983	VARIAÇÃO (%)
Minério de Ferro	11.391	10.142	- 11,0
. Ind.Nacional	3.473	4.053	+ 16,7
. Exportação	7.919	6.088	- 23,1
Derivados de Petróleo	3.625	3.322	- 8,4
Cimento	3.270	2.481	- 24,1
Produtos Siderúrgicos	2.109	2.105	- 0,2
Forragens(Farelos)	1.411	1.331	- 5,7
Carvão Mineral	1.234	1.319	+ 6,9
Soja	1.111	1.099	- 1,1
Calcário	967	941	- 2,7
Adbos	872	925	+ 6,1
Trigo	767	877	+ 14,3
Alcool	352	641	+ 82,1
Milho	626	597	- 4,6
Açúcar	539	461	- 14,5
Minérios(excl. de ferro)	458	496	+ 8,3
Outros	2.910	2.673	- 8,1
TOTAL	31.642	29.410	- 7,1

A composição percentual, em termos de trabalho produzido e de receita, por Gerência de Produtos, foi a seguinte:

<u>GERÊNCIA</u>	<u>TKU</u>	<u>RECEITA</u>
Siderurgia	46,0	37,2
Energia	15,1	22,3
Construção Civil	14,4	13,6
Agricultura	<u>24,5</u>	<u>26,9</u>
	100,0	100,0

- Principais Clientes

Em função de sua importância para o sistema de comercialização da RFFSA, a Área Comercial selecionou, como em anos anteriores, alguns clientes visando um atendimento mais direto e efetivo. Esses usuários, cujos fluxos de transporte em 1983 corresponderam a cerca de 65% da tonelagem de carga (mercadorias) transporta

da e cerca de 68% da receita total relativa a esse transporte, estão listados na tabela que se segue, grupados por Gerências de Produtos.

CLIENTES	PRINCIPAIS PRODUTOS	CARREGAMENTO 10 ³ TU	PRODUÇÃO 10 ⁶ TKU	RECEITA CR\$ 10 ⁶
<u>Gerência de Siderurgia</u>		<u>28.568</u>	<u>12.607</u>	<u>99.647</u>
Minerações Brasileiras Reunidas-MBR	Minério Ferro	9.078	5.873	33.014
Cia. Siderúrgica Nacional-CSN	Prod.e Ins.Sid.	9.524	2.604	29.290
Cia. Siderúrgica Paulista-COSIPA	" " "	6.167	2.561	23.423
Usinas Siderúrg.de Minas Gerais-USI MINAS	" " "	3.222	1.276	10.278
Cia. Siderúrgica Belgo Mineira	" " "	514	157	1.576
PETROBRÁS-Petróleo Brasileiro S.A.	Tubos	63	136	2.066
<u>Gerência de Energia</u>		<u>8.982</u>	<u>4.103</u>	<u>58.708</u>
Petrobrás Distribuidora S.A.	Der.Petr/Álc.	2.406	1.218	17.733
Shell do Brasil S.A.	" " "	838	550	8.092
Petróleo Ipiranga	" " "	913	542	8.384
Esso Brasileira de Petróleo	" " "	719	450	6.637
Texaco do Brasil S.A.	" " "	641	405	6.165
Cia. Atlantic de Petróleo	" " "	570	335	5.072
Cia. Aux. de Empresas Elétricas Bra sileiras-CAEEB	Carvão Min.	2.895	603	6.625
<u>Gerência de Construção Civil</u>		<u>3.125</u>	<u>1.986</u>	<u>14.004</u>
Cia. de Materiais Sulfurosos-MATSULFUR	Cimento e Ins.	587	625	3.893
Cimento Tupi S.A.	" "	960	347	2.966
Cimento Nacional Minas S.A.-CIMINAS	" "	418	344	2.084
Soc.Empreend. Ind.Com. e Mineração S.A. SOEICOM	" "	333	281	1.773
Grupo Paraíso	" "	462	261	2.031
Itaipu Binacional	Cim.Ferro,Cin	4	7	19
Ind.Klabin do Paraná de Celulose S.A.	Pap.Mad.,Div.	361	121	1.238
<u>Gerência de Agricultura</u>		<u>4.599</u>	<u>1.791</u>	<u>17.164</u>
Deptº de Comercialização do Trigo(Banco do Brasil)-CTRIN	Agric.Agroind	1.963	840	7.044
Companhia de Financiamento da Produção -CFP	" "	1.123	678	6.105
Instituto do Açúcar e do Alcool-IAA	" "	1.513	273	4.015
	SOMA (1)	45.274	20.487	189.523
	OUTROS(2)	23.927	8.923	87.566
	TOTAL RFFSA(3)	69.201	29.410	277.089
	(1)/(3) (%)	65,4	69,7	68,4

- Transporte Intermodal

No ano de 1983, o transporte intermodal atingiu 3.650.300 toneladas, representando 5,3% do volume total de mercadorias transportadas pela RFFSA naquele ano. Este resultado, comparado com o obtido em 1982, indica que houve um decréscimo de 20,1%.

As mercadorias mais significativas neste tipo de transporte foram os produtos siderúrgicos e agrícolas responsáveis por cerca de 45% e 28% do total transportado, respectivamente. O modo de transporte mais utilizado nesta complementação foi o rodoviário, tanto através de veículos da frota própria da RFFSA quanto de veículos de empresa particulares contratadas.

. "Containers"

Foram movimentados no período 17.716 "containers" convencionais (20 e 40 pés), representando um acréscimo de 143,5% sobre o ano anterior.

Foram ainda movimentados 1.384 "containers" flexíveis (cimento), destinados a Itaipu.

- Transporte Internacional

O tráfego ferroviário internacional foi realizado com a Argentina, Bolívia, Uruguai e Paraguai. Dentre as mercadorias transportadas destacaram-se as seguintes:

No sentido de importação:

- . arroz, bôrax, cevada e minérios diversos, da Argentina;
- . gás, madeira e algodão, da Bolívia;
- . cevada e farinha de trigo, do Uruguai;
- . mamona, do Paraguai.

No sentido de exportação:

- . papel, celulose, adubos, conservas e produtos siderúrgicos, para a Argentina;
- . produtos siderúrgicos, papel, papelão, veículos, algodão e eletrodomésti

cos, para a Bolívia;

bauxita, madeira e lã, para o Uruguai.

O quadro seguinte mostra a movimentação verificada em 1983, comparada com a do exercício anterior.

10³t.

PAÍSES	IMPORTAÇÃO			EXPORTAÇÃO			TOTAL: IMP.+EXP.		
	1982	1983	%	1982	1983	%	1982	1983	%
Argentina	82	51	-38,1	35	30	-12,6	117	81	-30,8
Bolívia	46	32	-30,8	48	60	+42,5	94	100	+ 6,4
Uruguai	21	36	+72,5	3	6	+100,0	24	42	+75,0
Paraguai	75	20	-74,1	-	-	-	75	20	-73,3
TOTAL	224	139	-37,9	86	104	+20,9	310	243	-21,5

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

- Passageiros de Interior

Este transporte manteve a tendência declinante observada nos últimos anos, apresentando decréscimos em relação ao ano anterior, conforme mostrado a seguir:

	1982	1983	VARIAÇÃO (%)
Passageiros (10 ³)	14.323	12.815	- 10,5
Passageiros-quilômetro (10 ⁶)	1.591	1.431	- 10,1

- Passageiros de Subúrbio

Em 1983 foram transportados 415,5 milhões de passageiros (passageiros remunerados), representando um incremento de 8,9% em relação ao transporte realizado em 1982, cabendo às regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo a maior participação nesse transporte (cerca de 94%).

Em termos de crescimento, os transportes suburbanos que a mais evoluíram em relação a 1982 foram os de Salvador e de Fortaleza, com taxas de incremento de 64,1% e 28,8% respectivamente.

TARIFAS

Em 1983, nenhuma alteração foi introduzida no processo de tarifação, mantendo-se o mesmo idêntico ao do ano anterior.

Os reajustamentos tarifários continuaram a ser controlados pelo Conselho Interministerial de Preços-CIP, o qual procurou conciliar as solicitações da RFFSA com os interesses governamentais, na autorização de alterações periódicas.

De acordo com essas condicionantes, a evolução tarifária foi a seguinte:

DATAS	REAJUSTES PARCIAIS (%)	
	CARGA	PASSAG.LONGO PERCURSO
01.01.83	23,5	-
16.01.83	-	23,5
04.04.83	18,29	18,29
09.07.83	33,5	-
20.07.83	-	33,5
16.10.83	30,0	-
01.11.83	-	30,0

No que diz respeito aos transportes de Derivados de Petróleo e de Álcool, os reajustes de 33,5% e de 30,0% somente começaram a vigorar em 16.08.83 e 09.11.83, respectivamente.

Relativamente aos transportes suburbanos do Grande Rio e do Grande São Paulo, os reajustes dos preços das passagens foram os seguintes:

Em 19.06.83 - de Cr\$ 23,00 para Cr\$ 35,00

Em 01.12.83 - de Cr\$ 35,00 para Cr\$ 50,00

RECEITAS PRODUZIDAS

A receita total produzida pela RFFSA em 1983 foi de Cr\$ 318,9 bilhões. Sua discriminação é apresentada a seguir:

DISCRIMINAÇÃO	RECEITA CR\$ 10 ⁶	PARTICIPAÇÃO %
<u>Receita dos Transportes</u>	<u>308.926</u>	<u>96,9</u>
- <u>Carga Geral</u>	<u>277.695</u>	<u>87,1</u>
. Mercadorias	277.089	86,9
. Bagagens, Encom., Animais	606	0,2
- <u>Passageiros</u>	<u>19.608</u>	<u>6,1</u>
. Interior	6.536	2,0
. Subúrbios	13.072	4,1
- <u>Outras Receitas de Transporte</u>	<u>11.623</u>	<u>3,6</u>
<u>Receitas Diversas</u>	<u>9.971</u>	<u>3,1</u>
TOTAL	318.897	100,0



ENGENHARIA

GENERALIDADES

Durante o exercício, a área de engenharia, principalmente o setor de via permanente, foi afetado de modo significativo pelo quadro de restrições orçamentárias. Em decorrência, os índices de desempenho continuaram a apresentar tendência decrescente, afetando sobremaneira a produção da Empresa.

Além da insuficiência de meios para a manutenção do Sistema, as linhas da Empresa que atendem às regiões Sul e Sudeste foram severamente danificadas pelas chuvas intensas que ocorreram até o mês de agosto, sem que se pudesse, até o presente, e por falta de recursos, recuperá-las corretamente.

VIA PERMANENTE E OBRAS

- Obras Novas

Foram concluídas, no período, as seguintes obras novas:

- . Construção e montagem do estaleiro de soldagem de trilhos de Matosinhos (MG).
- . Acesso ao ramal de paiol de Paracambi (RJ) com 3,0 km de extensão, e
- . Fábrica de dormentes de concreto em Lages (SC).

Além das obras acima citadas, já concluídas, tiveram prosseguimento as seguintes, com conclusão prevista para 1984:

- . Desvios e instalações complementares do Ramal de Acesso ao Porto de Itaqui (MA), e com 5,8 km de extensão.
- . Ramais da Caraíba Metais, em Camaçari (BA), com 12,6 km de extensão.

- Linha do Centro e Ramal de São Paulo

Serviços Concluídos

- . Recomposição de aterros entre os km 341 e 411 da Linha do Centro.
- . Reconstrução da infra-estrutura e drenagem do pátio de Barbará, no Ramal de São Paulo.
- . Melhorias nas estações de Marítima e Cachoeira Paulista.

Com Continuidade em 1984

- . Recomposição de aterros, entre os km 409 e 453 da Linha do Centro.

- Modernização da Malha de Bitola Métrica

Dentro do Programa Geral de Modernização da Malha, foram realizados serviços de consolidação e remodelação de linhas, reforço e reconstrução de pontes, muros de arrimo, construção e ampliação de capacidade de estações, pátios, desvios, e terminais, obtendo-se os seguintes resultados:

. Remodelação de Linhas.....	223 km
. Modernização de Pátios, Desvios e Terminais (Linha Concluída).....	21 km
. Estações - Novas	1
- Modernizadas	16
. Construção e/ou Reconstrução de Obras de Arte Especiais	15
. Reforço e/ou Reforma de Obras de Arte Especiais	71

A manutenção das linhas, racionalizada com a implantação de Conserva Cíclica Programada, bem como dos serviços mecanizados da Via, alcançou o seguinte resultado: 4.865 km de Revisão Total, correspondentes a 21% da extensão da Malha.

Tiveram continuidade também no exercício, as obras e serviços de recuperação de segmentos componentes de algumas das rotas prioritárias da RFFSA e que apresentam casos de instabilidade em sua infra-estrutura. Os trabalhos de consolidação levados a efeito compreenderam obras de contenção e serviços de terraplenagem, drenagem e gramagem, ao longo dos seguintes trechos, discriminados por Superintendência Regional.

- SR.2 - Roncador Novo-Brasília (245 km)
- Garças de Minas-Ibiá (179 km)
- SR-6 - Canoas-Santa Maria (306 km)
- SR-7 - Laranjeiras-Riachuelo (25 km)
- Licínio de Almeida-Monte Azul (114 km)

Na execução dessas obras foram executados cerca de 520.000 m³ de terraplenagem.

- Programa de Mobilização Energética

Este Programa contempla a modernização da Malha da Divisão Operacional de Tubarão (SC) e do Tronco Sul (PR-SC-RS).

No que diz respeito a Tubarão, a meta de remodelação de um trecho de 25 km de linha, entre as estações de Tubarão e Esplanada, não pôde ser realizada, fa

ce às restrições orçamentárias verificadas. O total remodelado totalizou 8 km.

No Tronco Sul as obras se desenvolveram ao longo dos trechos Gen. Luz-Lages (293 km) e Lages-Uvaranas (436 km), a cargo do 19 Batalhão Ferroviário. A terraplenagem executada totalizou cerca de 700.000 m³. Cabe ressaltar, entretanto, que o programa previsto foi fortemente prejudicado pelas chuvas ocorridas na região, conforme explicitado a seguir.

- Obras de Emergência

Devido às chuvas atípicas ocorridas nos meses de maio, junho e julho, vários problemas ocorreram nas linhas das Superintendências Regionais de Curitiba e Porto Alegre, obrigando a realização de obras de emergência, entre os meses de julho, agosto e setembro. Tais obras estiveram a cargo do 19 Batalhão Ferroviário e das próprias Regionais. O Batalhão teve que desviar recursos e equipamentos, originalmente alocados ao programa de trabalho/83 para o Tronco Sul, para atender às emergências, tanto no próprio Tronco Sul quanto em outros trechos da SR-6 não pertencentes ao Tronco Sul (Uruguaiana-Alegrete; São Gabriel-Porto do Rio Grande; Ramal de Bento Gonçalves; Roca Sales-Passo Fundo e Ramal Corvo - Estrela). Essas obras implicaram num volume de terraplenagem de cerca de 300.000 m³ e na execução de cerca de 6.000 m de obras de drenagem. As obras de emergência levadas a efeito pelas Regionais envolveram a recuperação de 460 cortes e a recomposição de 436 aterros, compreendendo a execução de cerca de 370.000 m³ de terraplenagem, 7.200 m de drenagem e 8.200 m³ de obras de contenção.

- Plano de Pontes

Durante o exercício, prosseguiu a implementação do Plano de Pontes, tendo sido levantadas mais 174 pontes, elevando o total já cadastrado para 3.923 pontes, ou seja, cerca de 80% do total de pontes existentes na RFFSA. O percentual de pontes que necessitam de reforço ou substituição em relação ao número de obras calculadas era, ao fim do período, de 36%.

- Materiais Aplicados

Em todos os trabalhos relacionados com a Via Permanente, foram aplicados os seguintes quantitativos de material, em números redondos.

. pedra britada para lastro	1.040.000 m ³
. dormentes de concreto	42.000 u
. dormentes de madeira	2.850.000 u
. trilhos (novos e usados)	53.000 t
. herbicida (capina química)	39 t

Os hortos florestais da Empresa produziram 87.000 dormentes.

Nas usinas de tratamento de dormentes da RFFSA foram tratados 1.512.000 dormentes.

A capina química foi aplicada em 3.443 km de linhas (1.752 ha de área tratada), correspondentes a 15% da malha.

ELETROTÉCNICA

Na área de telecomunicações, objetivando o atendimento das necessidades do projeto SIGO (Sistema Integrado de Gerenciamento Operacional), foram realizadas atividades compreendendo a elaboração de trabalhos referentes às adequações dos Projetos de Telecomunicações da Superintendência Regional Curitiba (SR.5), Superintendência de Produção-Santos (CSP.4) e Superintendência de Produção-Tubarão (CSP.Tb); a preparação das especificações técnicas dos equipamentos de telecomunicações e a contratação de circuitos especializados de comunicação de dados, junto à EMBRATEL

Quanto a realizações físicas, cabe ressaltar os seguintes serviços:

- . reconstrução e reforma de 775 km de linhas físicas, em diversos trechos da malha, dos quais 220 corresponderam a obras de emergência na SR.5, e
- . instalação, ainda em andamento, de centros telefônicos de chamada seletiva, centrados em Recife e Porto Alegre.

Na área de sinalização, tiveram prosseguimento as atividades ligadas a alguns projetos de desenvolvimento de tecnologia de ponta, tendo sido completados os seguintes estudos (preliminares);

- . desenvolvimento do Sistema de Licenciamento Automático entre Estações (LAE);
- . desenvolvimento da máquina-de-chave de acionamento hidráulico; e
- . desenvolvimento do Sistema de Supervisão e Controle de Pátios.

Em dezembro, foi assinado contrato com a Fundação de Desenvolvimento Tecnológico (USP) para o posterior desenvolvimento do primeiro dos estudos supracitados, devendo contratos similares serem assinados em princípios de 1984 para os outros dois estudos.

Foi também completado o desenvolvimento do CTS (Sistema de Controle de Tráfego por Setores), inclusive engenharia de cartões, estando o mesmo pronto para industrialização imediata.

PROGRAMA DE ELETRIFICAÇÃO DO TRIÂNGULO ECONÔMICO RIO DE JANEIRO-SÃO PAULO-BELO HORIZONTE(PELTREC)

Foram as seguintes as principais atividades levadas a efeito durante o exercício:

- Eletrificação

. Sistema de Potência

Concluídos os estudos relativos aos desbalanceamentos e distorção harmônica para a operação de trens com tração singela na Ferrovia do Aço.

Concluídos todos os trabalhos de especificação e cálculos de segurança relativos ao sistema de Aterramento e Bondeamento, assim como todo o projeto detalhado desse sistema.

. Alimentação Primária

Concluído o projeto da Linha de Transmissão de 138 kv entre Saudade/RJ e Bom Jardim de Minas, correspondente à área de concessão da Rio-Light.

. Subestações e Seccionadoras

Concluído o projeto básico. Em fase de conclusão o projeto detalhado, tendo sido iniciado em novembro o detalhamento do projeto relativo à construção civil. Concluída elaboração das rotinas de inspeção e testes para recebimento dos equipamentos elétricos de 138 kv e 25 kv.

. Rede Aérea

Concluídos os projetos básico e detalhado para a via aberta e para os pátes da Ferrovia do Aço. Em fase de conclusão o projeto detalhado para as seções em túnel.

- Sinalização

Implantados no Centro de Controle Provisório de Juiz de Fora o sistema de computadores, que será empregado no treinamento do pessoal encarregado da futura operação do sistema, e o simulador ferroviário de intertravamento.

- Telecomunicações

Concluídos o projeto do sistema de Rádio-Móvel (Terra-Trem) para a Ferrovia do Aço e o projeto das estações ("Station Engineering") do sistema de micro

ondas, também da Ferrovia do Aço.

- Cabos

Concluído o projeto integrado de lançamento da rede dos cabos principais e de derivação para atendimento dos equipamentos de sinalização, telecomunicações e rede aérea, ao longo da via, incluindo seu aterramento e blindagem.

- Tração

Prosseguiu o desenvolvimento do projeto das locomotivas elétricas de 25 Kv-CA-60Hz, 3,5 Mw, pela GEC-TRACTION, com a participação da Equipamentos VIL LARES S/A, responsável pela construção das locomotivas no país, tendo sido concluídos os elementos fundamentais do projeto elétrico/eletrônico, e iniciada a fabricação dos equipamentos de fornecimento da GEC-TRN. Quanto ao projeto mecânico da locomotiva, é esperada para o início de 1984 a discussão do mesmo, no Rio, com representantes da GEC-TRN.

Teve prosseguimento o projeto detalhado das oficinas de locomotivas do Pátio Cel. João Carlos Guedes.

- Suprimento

Foram recebidos do Reino Unido 74,98 km de cabo de Telecomunicações e equipamentos de Transmissão, Sinalização e Rede Aérea. Tais materiais e equipamentos estão distribuídos nos Almoxarifados da Ferrovia do Aço (Saúde, Itutinga e Jeceaba), em Armazéns da AGEF (Cruzeiro, Carapicuíba) e SR.3 (Mariano Procópio).

- Obras

Prosseguiu a construção do prédio do Centro de Controle de Juiz de Fora, tendo o mesmo entrado em fase de acabamento em novembro de 1983.

- Formação de Pessoal

Foram realizadas diversos cursos/seminários/treinamentos, nas áreas de informática, sinalização, eletrificação e manutenção, visando a transferência de tecnologia (britânica) e o aperfeiçoamento técnico em geral do quadro técnico.

OPERAÇÕES

GENERALIDADES

A operação ferroviária em 1983 foi bastante prejudicada pelas chuvas excepcionais caídas no sul e sudeste do país. O tempo de interrupção do tráfego por acidentes e chuvas chegou a atingir 54.144 horas contra 35.976 horas em 1982.

Esse fato veio se juntar às consequências da retração econômica observada desde 1981, e que tem se refletido na queda acentuada de alguns fluxos de transportes, tais como os de minério de ferro de exportação, cimento, derivados de petróleo, calcário e produtos siderúrgicos para consumo interno, principalmente na região industrial do Rio-São Paulo-Belo Horizonte, servida pelas Regionais do Rio de Janeiro e de São Paulo, devido à queda da produção industrial.

Mesmo assim, o transporte em 1983, em tonelagem, foi pouco inferior ao de 1982, graças aos aumentos do minério de ferro para indústria nacional, produtos siderúrgicos de exportação, carvão mineral, forragens e álcool.

No que se refere à produção de transporte em toneladas quilômetros úteis, observou-se uma queda do tráfego em quase todas as unidades de produção, exceto na Regional de Belo Horizonte nas Divisões Operacionais de Campos, Tubarão e Santos.

As linhas de bitolas larga e estreita apresentaram reduções de 10% e 5%, respectivamente, em relação a 1982, embora a participação da bitola estreita tenha aumentado de 1% no cômputo total da RFFSA, continuando a tendência observada desde 1982.

Embora a conjuntura se mostrasse desfavorável, alguns indicadores operacionais voltaram e mostraram melhorias, tais como a carga média por vagão, que aumentou de 30,3 para 31,2 toneladas, e a tonelagem média dos trens de carga que cresceu de 952 para 965 toneladas, consequência do melhor aproveitamento e maior capacidade dos vagões e da política de formar trens mais longos, com tração múltipla, para reduzir os custos operacionais.

A evolução dos principais indicadores operacionais de locomotivas e vagões no período 1982/83, mostrada a seguir, revela, no seu conjunto, uma queda de desempenho em relação ao exercício anterior.

Os fatores que mais contribuíram para isso foram as prolongadas interrupções do tráfego e a contenção do orçamento de custeio para a aquisição de materiais, em particular de peças sobressalentes para locomotivas.

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADE	1982	1983 (1)	VARIAÇÃO (%)
Locomotivas				
Taxa de disponibilidade	%	77	87	+ 13,0
Produtividade	10 ³ TKB/loco	3288	2915	- 11,3
Percurso médio anual	km	55992	50372	- 10,0
Consumo médio de diesel	1/10 ³ TKB	6,63	6,69	+ 0,9
Vagões				
Taxa de disponibilidade	%	92	89	- 3,2
Produtividade	10 ³ TKU/vagão	758	717	- 5,4
Percurso médio diário	km	91	82	- 9,9
Rotação média	dias	8,0	8,5	+ 6,3
Número de carregamentos	milhares	1569	1447	- 7,8
Relação TKB/TKU	-	1,8	1,8	-

(1) Estimado a partir de outubro

Na área de mecânica ainda não foi possível corrigir o atraso nas revisões de locomotivas, devido à falta de peças e componentes, sobretudo importados. Em consequência, a média das imobilizações diárias vem acusando uma sensível tendência de elevação, em que pesem o apoio técnico ao desenvolvimento do programa de nacionalização de peças e componentes de locomotivas e a atuação junto às Superintendências Regionais no remanejamento de peças sobressalentes.

No que se refere a vagões, observa-se um aumento progressivo de imobilizações, especialmente nas Superintendências de Produção de Fortaleza, Juiz de Fora, São Paulo e Bauru, acarretando problemas no atendimento da demanda.

Tais deficiências, em sua maior parte ocasionadas pela falta de recursos orçamentários para adquirir as peças necessárias para locomotivas e vagões, foram agravadas pela falta de mão de obra, devido à aposentadoria de grande número de servidores especializados.

Tiveram prosseguimento as obras e serviços previstos no Plano de Consolidação de Oficinas e no Plano de Otimização Ergonômica, com a execução de obras e aquisição de equipamentos em 10 unidades.

No que se refere a pátios e terminais, o programa estabelecido para 1983

contemplou a melhoria das condições de operação de 41 pátios e terminais, constando da construção de novas linhas, alongamento de desvios, iluminação e instalações de pesagem, acessos rodoviários, reformas de agências e armazéns, além da aquisição de equipamentos diversos. Observou-se em 1983 uma redução de 7% na tonagem movimentada nos principais pátios e terminais em relação a 1982.

No que se refere aos acidentes de tráfego, verificou-se uma redução de 21% no período 1982/83, devido a campanha intensiva deflagrada pela RFFSA, visando ações preventivas para reduzir os acidentes que causam interrupções de tráfego e prejudicam a oferta de transporte da empresa. Nesse sentido, procurou-se adotar, nas áreas de transporte e de mecânica, uma série de medidas de prevenção de acidentes, seja através da adequação da velocidade dos trens nos trechos mais críticos, seja através de maior fiscalização do desempenho funcional, sobretudo dos maquinistas, seja, finalmente, através de um maior rigor nos procedimentos de manutenção do material rodante e controle do funcionamento dos dispositivos de segurança, com particular atenção para o caso de transporte de cargas perigosas.

- Campanha de Economia de Combustível

A redução do consumo de óleo diesel em toda a RFFSA, no período 1982/83, foi de 4%, equivalendo a uma economia de 15 milhões de litros.

De acordo com a política de racionalização do transporte da RFFSA, foram suprimidos 26 trens de passageiros e mistos, considerados anti-econômicos, enquanto que 16 outros trens, em todas as Regionais, tiveram sua frequência reduzida.

Deu-se ênfase, no exercício, à remodelação de Postos de Abastecimento de Locomotivas, cujas instalações foram consideradas deficientes e geradoras de perdas e desperdício de combustíveis.

Nesse sentido, e sem qualquer prejuízo do incentivo ao melhor gerenciamento das operações interligadas à racionalização de combustíveis e lubrificantes, a Coordenadoria da Campanha de Economia de Combustíveis elaborou um programa de remodelação de Postos de Abastecimento considerados de 1ª Prioridade, em função das disponibilidades orçamentárias. No total, foram remodelados 25 postos, nas Superintendências Regionais do Recife, Belo Horizonte, São Paulo e Salvador, devendo o programa prosseguir no próximo exercício.

- Gerenciamento Operacional

O Projeto SIGO - Sistema de Gerenciamento Operacional, foi implantado a partir de 1983, com a finalidade de obter, em tempo real, informações sobre o

transporte na RFFSA, que permitam aos gerentes dos diversos níveis da empresa a tomada rápida de decisões e providências oportunas em relação aos fatores que intervêm na operação ferroviária.

Em 1983 deu-se início à primeira fase de implantação do Módulo Material Rodante, com a substituição dos formulários das estações pelos impressos padronizados do SIGO.

Esta primeira etapa - Material Rodante - estará operativa, a partir de abril de 1984, na Regional de Curitiba, escolhida como piloto para a implantação do SIGO; posteriormente, dentro do ano de 1984, toda a RFFSA, Regional a Regional, estará operando com o Sistema. Os demais módulos já estão merecendo atenção da equipe de gerência do Projeto, que estima em cinco anos o seu total desenvolvimento.

O BNDES-FINAME viabilizou o financiamento de todos os itens do Projeto em percentual compatível com a disponibilidade da RFFSA. O valor do financiamento será de 1.280.000 ORTN's pelo BNDES e 371.997 ORTN's pelo FINAME.

Com a aquisição de um computador COBRA 530 e sua instalação no Edifício D. Pedro II, no Rio de Janeiro, iniciaram-se as tarefas de programação e treinamento de usuários.

O sistema usará 18 computadores COBRA-540, distribuídos de forma a garantir 24 horas por dia e 365 dias por ano o sistema no ar.

Os terminais estarão ligados através de canais da EMBRATEL - Sistema Transdata ou do Sistema da REDE às respectivas Unidades de Processamento Central, localizadas nas sedes das Superintendências.

Os Centros de Processamento de Dados, CPD's, estarão também interligados entre si, via EMBRATEL, permitindo um funcionamento do conjunto a nível nacional.

Sendo o SIGO um Projeto nacional, o treinamento está seguindo uma programação e conteúdo únicos, objetivando uniformizar o trabalho em toda a RFFSA. Este treinamento abrange toda a família da operação, desde Auxiliar de Agente de Estação até Superintendente de todas as Superintendências Regionais. Ao longo do exercício, foram ministrados 6 cursos, para diferentes níveis, abrangendo 3636 treinandos.

TRANSPORTES

Com o objetivo de melhorar o transporte na RFFSA, foram adotadas várias medidas, dentre as quais se salientaram:

- a elaboração e acompanhamento da execução dos Planos de Transporte das Superintendências de Produção e Divisões Operacionais;
- o remanejamento entre Superintendências Regionais das frotas de locomotivas e vagões, para atender às variações da demanda;
- o planejamento e desenvolvimento de esquemas operacionais para o transporte de derivados de petróleo, insumos e produtos siderúrgicos, produtos agrícolas e construção civil;
- a coordenação dos estudos sobre os terminais de carga no triângulo Rio de Janeiro - São Paulo - Belo Horizonte;
- a elaboração do programa de investimentos em pátios e terminais (incluindo equipamentos de pátio e socorro);
- a coordenação dos trabalhos da Comissão Central de Segurança de Pessoal de Tráfego e participação na Campanha para Redução de Acidentes de Tráfego;
- a participação na Comissão de Gerenciamento de Rotas (RFFSA-BNDES);
- a avaliação da situação operacional das rotas principais da SP.2 - Belo Horizonte;
- o início do Estudo de Avaliação Operacional para eletrificação do trecho Saudade-Brisamar; e
- o cadastramento do material de tração e de transporte na RFFSA.

MECÂNICA

Dentre as atividades desenvolvidas por esta área, cabe destacar:

- o acompanhamento das obras de melhorias das oficinas de Demóstenes Rockert (CE), Divinópolis (MG), Praia Formosa (RJ), Curuçá e Baurú (SP), Curitiba e Ponta Grossa (PR), Diretor Pestana (RS) e Oswaldo Rios (BA);
- o prosseguimento do programa de modernização e adaptação da frota de vagões;
- o apoio técnico ao desenvolvimento do programa de nacionalização de peças e componentes de locomotivas;
- a inspeção, em empresas fabricantes de material ferroviário, dos protótipos de vagões fechados, com determinação da timoneria de freio pa

- drão para a série de vagões;
- a recuperação e aproveitamento de materiais de freio para aplicação em vagões novos e modernizáveis;
 - o acompanhamento das modificações nas locomotivas ALCO-MX-620 da EMAQ;
 - a atuação junto às Regionais no remanejamento de peças sobressalentes de locomotivas.

ESTAÇÕES - PARADAS - POSTOS

As alterações no funcionamento de estações, paradas e postos telefônicos foram as seguintes:

- 2 estações fechadas, 2 estações novas, 1 transformada em parada, 1 transformada em posto telefônico;
- 1 parada transformada em estação;
- 1 posto telegráfico fechado e 1 transformado em parada;
- 1 posto telefônico novo e 1 reaberto;
- 1 posto "Staff" novo.

FROTA

A frota da RFFSA existente em 31.12.83 era a seguinte:

Locomotivas Diesel-Elétricas	1.542
Locomotivas Elétricas	63
Locomotivas a Vapor	67
Carros Motores Elétricos	18
Trens Unidade Diesel	12
Trens Unidade Elétricos	519
Automotrizes	25
Carros, de todos os tipos	1.265
Vagões	44.041 (1)

(1) Além desses, existiam ainda 2.955 vagões particulares.

O material rodante incorporado à frota, durante o exercício, foi o seguinte:

Locomotivas Diesel-Elétricas	5
Vagões	825
Carros de Passageiros (Trens Unidade Elétricos adaptados)...	33
Trens Unidade Elétricos novos	29
Trens Unidade Elétricos modernizados	17

No mesmo período deu-se baixa no seguinte material:

Vagões (da RFFSA)	975
Locomotivas	19
Carros	12

TRANSPORTE METROPOLITANO

GENERALIDADES

No decorrer do exercício de 1983, a Diretoria de Transporte Metropolitana seguiu cumprindo atuação cada vez mais efetiva em suas missões precípua de supervisão da operação, formulação e acompanhamento dos programas de implantação e melhoramentos, dos sistemas de transporte ferroviário de passageiros metropolitanos da RFFSA.

Com relação aos órgãos locais executivos, há a registrar a nova situação da Divisão Especial de Subúrbios de São Paulo, à qual, em 09/11/83, foi concedida maior autonomia, com sua vinculação direta à Presidência e nova estrutura organizacional.

É relevante mencionar, ainda, a participação da ENGEFER na prestação de serviços de engenharia (civil e de sistemas operacionais) aos Consórcios Metropolitanos de Recife (METROREC) e de Belo Horizonte (DEMETRÔ).

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Em 1983, foram transportados 427 milhões de passageiros, o que representa um acréscimo de 12,1% em relação ao ano de 1982. Coteja-se, a seguir, esse transporte, discriminado por Região Metropolitana⁽¹⁾, com o verificado em 1982.

Milhares de Passageiros			
REGIÃO METROPOLITANA	1982	1983	VARIAÇÃO 83/82 (%)
Fortaleza	4.872	6.346	+ 30,3
Recife	13.709	11.722	- 14,5
Salvador	1.838	3.027	+ 64,7
Belo Horizonte	4.475	3.977	- 11,1
Rio de Janeiro	200.443	230.657	+ 15,1
São Paulo	155.431	171.143	+ 10,1
Porto Alegre	142	54	- 62,0
TOTAL	380.910	426.926	+ 12,1

(1) Exclusive os serviços suburbanos de Juiz de Fora e Curitiba. Nas regiões metropolitanas consideradas inclui-se passageiros não-remunerados (cerca de 2,8% do total).

INVESTIMENTOS

Os investimentos efetivados em 1983, na área de transporte metropolitana, alcançaram o montante de Cr\$ 92,7 bilhões, de acordo com os dados de execução orçamentária. Desse total, Cr\$ 56,2 bilhões (60,6%) representaram aplicações em obras civis e sistemas (inclusive participação da RFFSA nos investimentos a cargo da TRENURB, DEMETRÔ e METROREC), enquanto Cr\$ 36,5 bilhões (39,4%) correspondem a investimentos em aquisição e modernização de trens-unidades elétricos. A distribuição dos investimentos por região metropolitana, comparada com a verificada em 1982, é evidenciada no quadro a seguir, destacando-se a participação do Rio de Janeiro, que recebeu Cr\$ 59,8 bilhões (64,5% do total).

Cr\$ 10⁶

REGIÃO METROPOLITANA	EXECUÇÃO		VARIAÇÃO 83/82 (%)
	1982	1983	
FORTALEZA	449	1.501	+ 234,3
RECIFE	2.293	3.912	+ 70,6
SALVADOR	1.538	649	- 57,8
BELO HORIZONTE	5.759	6.694	+ 16,2
RIO DE JANEIRO	28.573	59.785	+ 109,2
- Obras e Sistemas	2.989	23.589	+ 689,2
- TUE's (1)	25.583	36.196	+ 41,5
SÃO PAULO	3.409	6.880 (2)	+ 101,8
PORTO ALEGRE	3.627	13.316	+ 267,1
- Ramal Industrial	394	587	+ 49,0
- Integral.Capital da TRENURB	3.233	12.729	+ 293,7
TOTAL	45.648	92.737	+ 103,2

(1) Aquisição e modernização.

(2) Não inclui Cr\$ 7.030,8 milhões relativos a saldo de encontro de RFFSA/FEPASA para aquisição de TUE's pela RFFSA.

A origem dos recursos foi a seguinte:

Fontes	Recursos (Cr\$ 10 ⁹)	%
PME	38,5	41,6
BNDES/FINAME	47,4	51,1
Financ.Externos	6,5	7,0
Outros	0,3	0,3
Total	92,7	100,0

PRINCIPAIS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

FORTALEZA

Estudos e Projetos

Concluídos os projetos para construção de 3 passarelas para pedestres (Álvaro Weyne e Antonio Bezerra, na Linha Tronco Norte; Maracanaú, na Linha Tronco Sul), estando em andamento mais uma (Pajuçara, na LTN).

Obras, Sistemas e Material Rodante

Foram concluídos as seguintes obras e serviços:

- Reforma do pátio de Parangaba na LTS;
- Duplicação de 3 km entre Aracapé-Pajuçara, na LTS.
- Infra-estrutura de 6,2 km nos trechos Álvaro Weyne-Antonio Bezerra e São Miguel-Jurema, na LTN.
- Fechamento da faixa de domínio (3,5 km de muros na LTS e 6,5 km, na LTN).
- Construção e ampliação de plataformas em Parangaba, Aracapé e Pajuçara, na LTS.
- Reforma do terminal de João Felipe, e
- Reforma de material rodante: 5 carros.

Estão em andamento a execução de superestrutura no trecho São Miguel/Jurema na LTN e a implantação de sinalização para licenciamento automático na LTS (João Felipe/Maracanaú).

RECIFE

Estudos e Projetos

A cargo do METROREC, estão em andamento compatibilizações, modificações e revisões dos projetos de estações, obras de arte especiais, sistemas e TUE's.

Sob a responsabilidade da SR-1, foram concluídos os projetos de reforma das estações de Boa Viagem e Geraldão, estando em execução os projetos de reforma da estação de Afogados; de construção das estações da Ilha, Coperbo e C. Norte e de sinalização da Linha Sul.

Obras, Sistemas e Material Rodante

As principais obras concluídas pelo METROREC foram o viaduto da R. Nico - lau Pereira e a ponte sobre o rio Capibaribe.

Estão em execução o remanejamento de redes de serviços públicos; desapropriações (já realizadas 83% do total) e obras de infra-estrutura ao longo de todo o trecho; 11 obras de arte especiais; a construção do Terminal Recife, das estações de J. Bezerra, Afogados, Ipiranga, Mangueira, Santa Luzia e Barro; edifício do Centro de Controle Operacional e Administração; e os blocos 2 e 4 das oficinas (Almo-xarifado Geral e Oficina de Manutenção).

Nos serviços a cargo da SR-1, destacam-se como obras concluídas a remo-delação da via permanente Edgard Werneck-Boa Viagem (4 km); a implantação de 16 km de via no trecho Cinco Pontas-Boa Viagem; o fechamento de faixa de domínio em 10 km, a reforma das estações de Prazeres, Pontezinha e Cabo; a adaptação do prédio da estação de Cinco Pontas; a construção das alças Norte e Sul da Ligação Prazeres-La-cerda e a reforma de material rodante (5 carros).

Estão em execução a implantação de via permanente Edgard Werneck-Boa Viagem (2 km); a implantação de via no trecho Tegipiô-Lacerda (3 km); a reforma do pátio da estação de Cinco Pontas; a implantação da 2ª via até Boa Viagem (4 km) e a implantação do sistema terra-trem de radiocomunicação.

SALVADOR

Obras e Sistemas

Foram concluídas a construção da subestação de Lobato, inclusive seu mu-ro de fechamento e a montagem de linha alimentadora de 11,9 kv, e a reforma das es-tações de Calçada e Paripe.

BELO HORIZONTE

As principais atividades desenvolvidas pelo DEMETRÔ com vistas à implan-tação do novo sistema de trens metropolitanos são destacadas a seguir.

Estudos e Projetos

Foram concluídos os projetos da ponte da Av. Tereza Cristina e das obras civis das subestações e cabines, estando em andamento os relativos à variante do trecho Central-Horto, às instalações provisórias de manutenção, e à alteração de traçado do trecho Horto-Matadouro.

Obras e Sistemas

Entre as obras concluídas, ressaltam-se a ponte sobre o Ribeirão Arrudas e passagem inferior da "Busway", a ponte sobre o Ribeirão Arrudas e passagem inferior da Av. Silva Lobo, a proteção de taludes no trecho Central-Eldorado, a reforma da passagem subterrânea e plataforma da estação Central.

Estão em andamento as obras de infra-estrutura do trecho Central-Eldorado; a superestrutura da via de carga do trecho Central-Eldorado; o prédio do Centro de Controle Operacional; os prédios das estações de Lagoinha, Gameleira e Carlos Prates; as passagens inferiores da Rua Imbiruçu e da Av. Conde Pereira Carneiro; o viaduto leste do complexo da Lagoinha; e a eliminação de diversas interferências com a Cemig, Telemig, Copasa e SR-2.

SÃO PAULO

Estudos e Projetos

No exercício, foram concluídos os projetos relativos à cabine de rotas entre Roosevelt e Engº Sebastião Gualberto; à sinalização nos terminais de Itaim e Guaianazes e à mudança do sistema de código de sinalização no trecho Paranapiacaba-Jundiaí; estando em andamento o projeto referente à sinalização no terminal de Francisco Morato.

Obras, Sistemas e Material Rodante

Merecem destaque as seguintes obras concluídas no ano:

Via Permanente e Faixa de Domínio

A construção da Alça do Parateí, que liga a Variante do Parateí à Variante do Poá; a remodelação de 40 km de via nos trechos Engº Goulart-Engº Sebas

tião Gualberto, Itaim-Manoel Feio, Calmon Viana-Itaquaquecetuba; a construção do desvio para estacionamento de TUE's em Roosevelt; o fechamento de faixa nas estações de Eng^o Trindade, Itaquaquecetuba, Patriarca, Carlos de Campos, Ferraz de Vasconcelos, Mogi das Cruzes, Brás Cubas, Jundiapéba, Calmon Viana e Guapituba.

Estações, Oficinas e Pátios

A construção da estação de Guapituba; o prolongamento das plataformas em Calmon Viana, São Caetano e Pirituba; a construção de 12 passarelas (estações de Guapituba, Mogi das Cruzes, Brás Cubas, Jundiapéba, Patriarca, Manuel Feio, Araçaré, Itaquaquecetuba, Trindade, Eng^o Goulart, Calmon Viana e Itaquera); a reforma da cobertura da oficina de Roosevelt; a reforma dos pátios de Roosevelt, Itaquera e Mogi.

Estão em desenvolvimento obras relativas à modificação das estações Brás-Roosevelt e Luz; à reconstrução da estação de Francisco Morato; e ao prolongamento das plataformas em Jundiapéba.

Eletrificação

A construção da subestação de Ermelino Matarazzo; a construção das cabines seccionadoras de Eng^o Goulart, Patriarca, Guianazes e Jundiapéba; a remodelação de 20 km de rede aérea no trecho Itaquera-Poá.

Encontram-se em adiantado estágio de execução as obras relacionadas à construção da subestação de Itaquera e à construção da cabine seccionadora de Roosevelt.

Sinalização e Telecomunicações

A implantação de rádio comunicação nos trechos Roosevelt-Mogi e Santos-Jundiái; a instalação de 12 rádios nos TUE's da série Eletrocarro.

Acham-se em execução as obras de instalação de cabine de rotas entre Roosevelt e Eng^o Sebastião Gualberto, de duplicação da linha de alimentação de sinalização na Zona Leste e de sinalização no terminal de Francisco Morato.

Material Rodante

Deve-se registrar que foram recebidos 20 TUE's Eletrocarro da FEPASA e que estão circulando em São Paulo 20 TUE's da série 400 modernizados, emprestados da Divisão Especial dos Subúrbios do Grande Rio.

RIO DE JANEIRO

Estudos e Projetos

Entre os projetos concluídos destacam-se os referentes ao paisagismo das estações de Presidente Juscelino, Nilópolis, Comendador Soares e D.Pedro II ; o projeto do pátio de D.Pedro II; o projeto da subestação de Deodoro; e o projeto do Centro de Controle Operacional - CCO.

Obras, Sistemas e Material Rodante

Merecem referência especial as seguintes realizações:

Via Permanente e Faixa de Domínio

Remodelação de via no trecho Surui-Magé, estando em andamento nos trechos Saracuruna-Imbariê e Ambaí-Aljezur; a aplicação de dormentes monobloco em trechos da Linha Auxiliar; recuperação de pontes; aplicação de placas Pandrol no trecho Riachuelo-Engº de Dentro; construção de muros de fechamento no Ramal de Santa Cruz, na Linha do Centro e no Ramal da Leopoldina.

Estações

Foram concluídos melhoramentos nas estações de Nilópolis, Nova Iguaçu, Edson Passos, Comendador Soares e Presidente Juscelino (Programa de Humanização de Estações) e a reforma da estação de Vila Inhomirim.

Estão em andamento a construção da nova estação de Pavuna; a construção de coberturas de plataformas na estação de Comendador Soares e melhoramentos nas estações de Mangueira e Campo Grande.

Eletrificação

Foram completadas a construção e montagem das subestações de Bangu, D.Pedro II e Gramacho; a construção civil das cabines seccionadoras de Mesquita, Campo Grande, Anchieta, Honório Gurgel e Santíssimo; a montagem de retificadores de Penha Circular, Penha e Deodoro; a montagem de estruturas metálicas de individualização da rede aérea no trecho D.Pedro II-Deodoro; a montagem da linha de transmissão de 44 kv nos trechos de Benfica-Mangueira e Mangueira-D.Pedro II; e a iluminação dos pátios de Deodoro e Vila Inhomirim.

Encontram-se em execução a construção das subestações de Augusto Vasconcelos, Nilópolis, Deodoro e Pavuna; o fornecimento e montagem de estruturas metálicas para a linha de transmissão de 44kv no trecho Deodoro-Pavuna; e a rede de transmissão de 3 kv, no trecho Madureira-Magno.

Sinalização e Telecomunicações

Podem ser destacadas a conclusão da instalação de 102 estações móveis de VHF e da sinalização do pátio de Agostinho Porto.

Encontram-se em andamento a construção do Centro de Controle Operacional-CCO; a inversão de sentido Deodoro-Madureira e Pátio de Deodoro; o fornecimento de sistema de bilhetagem automática.

Merece registro especial, por outro lado, a entrada em eficácia no exercício de importantes contratos de fornecimento de equipamentos importados relativos à implantação de sinalização CTC no trecho D.Pedro-Deodoro, à implantação de sistema de transmissão de dados e telecomando de tráfego e energia, à máquinas e equipamentos para oficinas, e à modernização e reforço da rede aérea.

Material Rodante

Foram incorporados ao tráfego 32 novos trens-unidades elétricos, ao que se adicionam 16 TUE's da série 400 modernizados no decorrer do ano.

PORTO ALEGRE

O andamento das obras de implantação do novo sistema de trens metropolitanos, a cargo da TRENSURB, é objeto de capítulo próprio relativo às atividades dessa empresa controlada.

PLANEJAMENTO

GENERALIDADES

A área de planejamento deu continuidade, no ano de 1983, aos esforços de integração interna e externa, assim como ao aprimoramento de seus métodos e técnicas.

A procura de eficácia, particularmente na função de agente integrador, resultou na abertura de algumas novas frentes técnicas e administrativas caracterizadas pela implantação de novos instrumentos e processos de planejamento nas dimensões técnica e orçamentária.

ESTUDOS E PROGRAMAS

No transcorrer do exercício, a ênfase desta área esteve voltada para a função de integração visando primordialmente: a integração dos instrumentos de planejamento estratégico com o orçamento e com os estudos técnicos de viabilidade; a integração ao nível dos estudos técnicos efetuados na AG e Regionais, no âmbito de solicitação de apoio financeiro ao BNDES.

No campo específico de Estudos Técnicos e Econômicos destacaram-se:

- os estudos realizados para apresentação ao BNDES dos pedidos de prioridade para o financiamento de investimentos, no âmbito do Programa da Capacitação da Malha de Bitola Métrica. Esses estudos compreenderam projetos em 3 Superintendências Regionais, a saber:

Superintendência Regional de Salvador - SR.7

. Rota 8 - Mapele-Sete Lagoas (Trecho Mapele-Monte Azul).

. Rota 15 - São Francisco-Juazeiro

Superintendência Regional de Porto Alegre - SR.6

. Rota 4 - Corredor de Rio Grande

. Rota 7 - Uruguaiana - Porto Alegre

Superintendência Regional de Curitiba - SR.5

. Rota 5 - Corredor de Paranaguá

. Rota 10 - Tronco Sul

- os trabalhos para a elaboração dos Planos Diretores das Rotas que se constituirão no referencial básico para a execução dos estudos de via

bilidade financeira dos projetos de investimentos das propostas orçamentárias das Superintendências Regionais e Divisões Especiais-

- a participação no gerenciamento do Contrato RFFSA/BNDES, relativo à aplicação de recursos na SR.7, com elaboração de um Plano Diretor de Rota, como referencial básico, para coordenação, acompanhamento e controle dos investimentos nas rotas 8, 12 e 15.

No que diz respeito a Planos e Programas, cabe salientar:

- os estudos, no âmbito do sistema de planejamento, para a formulação da nova estrutura de Investimento, com enfoque de projetos integrados;
- a integração do Modelo Financeiro com o Orçamento, resultando na elaboração, no âmbito do sistema de planejamento, do Orçamento Plurianual/84/86, com base no Modelo Financeiro;
- o levantamento dos custos históricos e análises dos custos relativos à Via Permanente, Manutenção de Veículos, Operação e Despesas Indiretas de Administração da SP.5 e da SP.6, com vistas ao aprimoramento do Módulo Operacional, com melhor conceituação de sua base técnica, voltado a projeções futuras e estudos de viabilidade;
- a elaboração de Programa, em linguagem APL, para simulações preliminares das Operações de Crédito;
- o acompanhamento e controle do Programa de Suspensão e Erradicação de Linhas e Ramais Antieconômicos;
- a revisão e atualização do Modelo Financeiro para 1983 - Cenário Vegetativo e Projeto Ferroviário; e
- a preparação dos dados para cadastro do Programa de Investimento (Bitola Larga, Subúrbios, Bitola Métrica e Material Ferroviário), com vistas ao Módulo de Investimento do Modelo Financeiro.

Na área de Custos, em conjunto com as áreas de Sistemas e Operações, desenvolveu-se o Sistema de Cálculo dos Custos de Transporte de Carga por trechos, com base nos critérios da Metodologia dos Custos Ferroviários. O sistema, constando dos Módulos Operacional, Contábil e de Custos, emite relatórios trimestrais e está implantado em toda a RFFSA (com exceção da SR.7, onde será implantado em fevereiro do próximo ano).

Teve prosseguimento também a apuração mensal de custos específicos de trens diversos, cabendo citar, entre eles, os relativos aos trens de subúrbio do Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Fortaleza, Belo Horizonte, Porto Alegre e Salva

dor, e os referentes ao transporte de minério de ferro (MBR).

ORÇAMENTO E ACOMPANHAMENTO

A atuação da área de Orçamento e Acompanhamento, ao longo do exercício, foi caracterizada pela implementação e consolidação dos instrumentos de programação e controle dos Orçamentos de Custeio e de Capital desenvolvidos nos anos anteriores, aperfeiçoando-se os procedimentos e processos envolvidos.

Dentre os projetos implementados, cabe especial destaque à bem sucedida transferência da atividade de Execução Orçamentária, da Área de Controle para a Área de Planejamento, em todas as Unidades Orçamentárias da Empresa. Esta transferência foi efetivada concomitantemente com o início da operação do Sistema de Controle da Execução Orçamentária de Custeio e Capital - SISEX que, por ser um sistema computadorizado, com emissão diária e mensal de relatórios convenientemente definidos, ensejou a substituição do registro manual das etapas de despesa, com sensíveis ganhos na qualidade do serviço, na pronta disseminação das informações orçamentárias, e nas necessidades de pessoal. O conceito de Centro de Gestão, impri- mido pelo SISEX, induzindo uma participação mais ativa de todos os gerentes da RFFSA no controle dos orçamentos materializou-se na prática corrente.

Na área de Programação deu-se continuidade ao desenvolvimento do Sistema de Gerência Orçamentária, composto das fases de Atualização, Programação e Controle. Neste ano, aperfeiçoou-se a fase de Atualização, acrescentando-se alguns programas que deram mais flexibilidade ao Sistema, e desenvolveu-se a fase de Programação que já foi empregada na elaboração do Orçamento de Capital-ORCAP, para 1984. Esta sistematização e mecanização de processos agilizou em muito o processo de elaboração e revisão dos Orçamentos de Capital, permitindo a emissão imediata de relatórios por Fontes e Usos, por Rotas, e segundo as estruturas adotadas pelo Programa de Dispendios Globais-PDG e pelo Orçamento Plurianual de Investimentos-OPI, entre outros.

Quanto às principais atividades desenvolvidas pela área, salientaram-se:

- . a elaboração e encaminhamento ao Ministério dos Transportes das propostas preliminares e definitivas do Orçamento Anual para 1984 e do Orçamento Plurianual de Investimentos 1984/86;
- . a participação na elaboração da Proposta de Programa de Dispendios Globais da RFFSA para 1984;
- . diversas reformulações do Programa de Trabalho e do Orçamento Anual para 1983 (Orçamento Próprio);

- . a elaboração de proposta de programação dos recursos do Programa de Mobilização Energética-PME para 1983 e seu respectivo acompanhamento mensal;
- . a elaboração das propostas dos Orçamentos de Custeio e Capital para 1984;
- . a operação do Sistema de Gerência Orçamentária, fases de programação e Atualização do Orçamento de Capital; e
- . a consolidação dos resultados da execução orçamentária de Custeio e Capital, com a elaboração dos relatórios mensais "Avaliação da Execução Orçamentária".

ORGANIZAÇÃO E MÉTODOS

Dentre as atividades desenvolvidas pela área de Organização e Métodos destacaram-se:

- Na área organizacional:

- . a elaboração da estrutura e infra-estrutura orgânicas da Divisão Operacional de Tubarão;
- . a elaboração da estrutura orgânica da Divisão Especial Subúrbios de São Paulo; e
- . a elaboração da estrutura orgânica da Diretoria de Segurança Industrial e respectivo Sistema.

- Na área administrativa:

- . a execução do Programa de Simplificação e Racionalização do Trabalho;
- . o treinamento sobre Racionalização Administrativa, ministrado em Juiz de Fora, para o pessoal da área de Patrimônio da SR.3;
- . a participação na elaboração das Normas sobre Ocorrências Ferroviárias; e
- . o Regulamento das Atividades de Policiamento na RFFSA (versão preliminar).

Deve ser ainda mencionada a elaboração dos seguintes manuais:

- . Manual de Correspondência Telegráfica (versão preliminar).

- . Manual de Serviços das Estações (versão final).
- . Manual "Sistemática para Elaboração de Normas" (versão preliminar).

DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO

No âmbito do Programa RFFSA/JARTS - Japan Railway Technical Service, as atividades mais destacadas desta área envolveram:

- o estabelecimento de padrões e critérios para a manutenção da via;
- a modernização do Sistema de Controle e Gerenciamento do Estado da Via;
- o estabelecimento do Sistema de Inspeção de Acidentes, envolvendo des_u carrilamento e Medidas Preventivas.

Além dessas, ressaltam-se as seguintes atividades:

- participação em Encontros e Reuniões Técnicas da ABNT;
- participação na elaboração do programa de cooperação técnica com a JICA-Japan International Cooperation Agency-período de Abril-84/Maio-86, objetivando a transferência de tecnologia para a Região Metropolitana de São Paulo;
- elaboração, em conjunto com a Subunidade de Controle e Qualidade da SR.3, de estudo visando equacionar a política da RFFSA para controle da qualidade e pesquisa de materiais, do que resultou a criação da Unidade de Pesquisa e Controle de Qualidade, alocada a esta área.

ESTATÍSTICA

As atividades desenvolvidas nesta área tiveram como objetivo principal e homogeneização da informação estatística.

Merecem destaque, entre as atividades desenvolvidas, a coleta, análise e divulgação de dados estatísticos, tanto da RFFSA como do Sistema Ferroviário Nacional; o preparo do Fluxograma dos Transportes, indicativo do volume de circulação de mercadorias, com os sentidos prevaletentes e as densidades de tráfego por trecho; o fornecimento de dados pormenorizados para publicações técnicas internacionais especializadas em dados ferroviários como a UIC, ALAF etc.; a atualização da malha ferroviária nacional alocando, por trechos as correspondentes estações, distâncias e bitolas; e a estimativa do resultado dos transportes de cargas e passageiros da RFFSA, possibilitando aos dirigentes da Empresa a redução do tempo de toma

BANK OF TOKYO

Financiar parte do programa de melhoramento do Su búrbio do Grande Rio	US\$	40,000,000.00
---	------	---------------

MITSUI

Financiar parte do programa de melhoramento do Su búrbio do Grande Rio	Y	3.740.000.000.00
---	---	------------------

b. Em Moeda Nacional

BNDES

Financiar as obras de melhoramento da via perma - nente (Juazeiro-S. Francisco e Mapele-M.Azul)	ORTN	4.146.507,00
--	------	--------------

BNDES

Frotas de vagões e carros	ORTN	1.698.849,00
---------------------------	------	--------------

BNDES

Aquisição de equipamentos de computação, telepro- cessamento e outras afins	ORTN	1.187.001,00
--	------	--------------

BNDES

Aquisição de equipamentos de computação, telepro- cessamento e outros afins	ORTN	464.996,00
--	------	------------

Em 1983 foram efetuados os seguintes pagamentos:

a. De Financiamentos em Moeda Estrangeira	110.205
Amortização	40.963
Juros Exclusive Outros Encargos	69.242
b. De Financiamentos em Moeda Nacional	127.427
Amortização	82.200
Juros Exclusive Outros Encargos	45.227

Os saldos devedores de financiamentos, às taxas de câmbio em vigor em 31.12.83, passaram a ser os seguintes:

1 - Financiamentos em Moeda Estrangeira	1.885.538
2 - Financiamentos em Moeda Nacional	1.053.140
3 - Encargos de Financiamentos (Provisão de Juros e Proporcionais)	<u>78.811</u>
TOTAL	<u><u>3.017.489</u></u>

MOVIMENTO FINANCEIRO

No exercício de 1983 a RFFSA movimentou recursos financeiros de Custeio, Capital e Outros que se elevaram a 886.434.

R E C E B I M E N T O S		D I S P Ê N D I O S	
C U S T E I O			
Da União	155.711	Regionais	351.964
Próprios	241.508	Administração Geral	34.932
Retenções e Depósitos	8.437	Restituições	4.356
C A P I T A L			
Da União	83.390	Investimentos	220.791
Imposto Único (Exerc. Anterior)	-	Regionais	54.887
Financiamentos	203.531	Adm. Geral	165.904
Convênios	3.917	Serv. da Dívida	264.043
Adiantamento p/Aum. Capital	18.000	Amortizações	141.489
P.M.E.	40.673	Encargos	122.554
		Extra Orçamentário	6.994
SERVIÇO DA DÍVIDA			
Amortização	9.618		
Encargos	113.572		
OUTROS			
Extra Orçamentário	8.077		
TOTAL DOS RECEBIMENTOS	886.434	TOTAL DOS DISPÊNDIOS	883.080

ENCARGOS DA UNIÃO

No presente exercício, o Governo Federal fez constar do seu Orçamento de Custeio recursos da ordem de 141.032, para absorver os serviços de transportes antieconômicos produzidos pela Empresa.

D I S C R I M I N A Ç Ã O	V A L O R E S
Serviços Ferroviários Ressarcidos pela União	141.032
Complementações Tarifárias	141.032

Além dos recursos acima referidos, a própria União, através do seu orçamento de custeio, repassou à RFFSA o valor de 14.679, totalizando o montante de 155.711.

INVESTIMENTOS APENAS NA RFFSA

No transcurso do exercício de 1983 a RFFSA, sem suas controladas, imobilizou recursos da ordem de 173.694, que incidiram sobre o patrimônio segundo os grandes itens, como se demonstra:

Via Permanente, Edifícios e Instalações	84.112
Equipamentos de Transportes - Aquisições	65.548
Equipamentos de Transportes - Construções e Reconstruções	11.867
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	12.114
Outros Investimentos	53
T O T A L	173.694

RESULTADO ECONÔMICO FINANCEIRO

a) Receita Operacional

No decorrer do exercício de 1983 a Receita Líquida dos Serviços elevou-se a 471.455, cujos componentes variaram positivamente em relação ao exercício anterior, como se demonstra:

D I S C R I M I N A Ç Ã O	R E C E I T A L Í Q U I D A D O S S E R V I Ç O S			
	E X E R C Í C I O S		V A R I A Ç Ã O	
	1 9 8 3	1 9 8 2	ABSOLUTA	%
Receita dos Transportes	443.268	197.615	245.653	124,31
Receita Acessória dos Transportes	3.461	671	2.790	415,79
Receitas Diversas	10.047	11.431	(1.384)	(12,10)
S O M A	456.776	209.717	247.059	117,80
Receita Complementar	14.679	14.986	(307)	(2,05)
T O T A L	471.455	224.703	246.752	109,81

Os principais componentes geradores da Receita Líquida dos Serviços, incluída a Normalização Contábil, foram os seguintes:

D I S C R I M I N A Ç Ã O	R E C E I T A S			
	E X E R C Í C I O S		V A R I A Ç Ã O	
	1 9 8 3	1 9 8 2	ABSOLUTA	%
Mercadorias	306.672	135.742	170.930	125,92
Passageiros	125.658	61.322	64.336	104,91
Receita Complementar	14.679	14.986	(307)	(2,05)
Diversas	24.446	12.653	11.793	93,20
T O T A L	471.455	224.703	246.752	109,81

b) Custos dos Serviços Prestados

No decorrer do exercício de 1983, o Custo dos Serviços Prestados elevou-se a 413.113, cujos componentes variaram positivamente em relação ao exercício anterior, como se demonstra:

D I S C R I M I N A Ç Ã O	CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS			
	EXERCÍCIOS		VARIÇÃO	
	1 9 8 3	1 9 8 2	ABSOLUTA	%
Despesas de Conservação e Manutenção	227.983	104.850	123.133	117,43
Despesas de Operação	164.785	79.223	85.562	108,00
Despesas a Repartir	20.345	9.193	11.152	121,30
TOTAL	413.113	193.266	219.847	113,75

c) Despesas Operacionais

No decorrer do exercício de 1983, as Despesas Operacionais elevaram-se a 75.088, cujos componentes variaram positivamente em relação ao exercício anterior como, se demonstra:

D I S C R I M I N A Ç Ã O	DESPESAS OPERACIONAIS			
	EXERCÍCIOS		VARIÇÃO	
	1 9 8 3	1 9 8 2	ABSOLUTA	%
Despesas com as Vendas *	2.983	2.202	781	35,46
Despesas Administrativas	57.641	28.919	28.722	99,31
Despesas Gerais	16.569	10.410	6.159	59,16
Despesas Financeiras	2.417	779	1.638	210,26
Menos: Receitas Financeiras	(8.557)	(6.613)	(1.944)	29,39
Outras Despesas	4.035	2.104	1.931	91,77
TOTAL	75.088	37.801	37.287	98,64

d) Resultado Operacional dos Transportes

No decorrer do exercício de 1983, o Resultado Operacional dos Transportes apresentou-se conforme quadro a seguir:

D I S C R I M I N A Ç Ã O	RESULTADO OPERACIONAL			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1 9 8 3	1 9 8 2	ABSOLUTA	%
Receita Líquida dos Serviços	471.455	224.703	246.752	109,81
Custos dos Serviços Prestados	(413.113)	(193.266)	(219.847)	113,75
Resultado Operacional Bruto	58.342	31.437	26.905	85,58
Despesas Operacionais	(75.088)	(37.801)	(37.287)	98,64
Resultado Operacional dos Transportes	(16.746)	(6.364)	(10.382)	163,13

Corrigindo-se os resultados de 1982 do quadro anterior à moeda de 1983, obteremos a seguinte situação:

D I S C R I M I N A Ç Ã O	RESULTADO OPERACIONAL			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1 9 8 3	1 9 8 2	ABSOLUTA	%
Receita Líquida dos Serviços	471.455	571.869	(100.414)	(17,55)
Custos dos Serviços Prestados	(413.113)	(491.862)	78.749	(16,02)
Resultado Operacional	58.342	80.007	(21.665)	(27,07)
Despesas Operacionais	(75.088)	(96.203)	(21.115)	(21,95)
Resultado Operacional dos Transportes	(16.746)	(16.196)	550	3,39

OBS.: Correção efetuada à taxa de 154,5% com base no IGP, coluna 2, da Revista Conjunta Econômica (FGV).

Ao evidenciarmos a Normalização Contábil, referente aos ressarcimentos efetuados pela União, nos exercícios de 1983 e 1982, quadro a seguir, chegamos a seguinte conclusão: a Receita aumentou em 125,66%; a Normalização Contábil aumentou em 102,04%; o Custo dos Serviços Prestados aumentou em 113,75%.

D I S C R I M I N A Ç Ã O	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1 9 8 3	1 9 8 2	ABSOLUTA	%
Receitas	315.744	139.916	175.828	125,66
Normalização	141.032	69.801	71.231	102,04
SOMA	456.776	209.717	247.059	117,80
Custo dos Serviços Prestados	(413.113)	(193.266)	(219.847)	113,75
Varição	43.663	16.451	27.212	165,41
Receita Complementar	14.679	14.986	(307)	(2,05)
Resultado Operacional	58.342	31.437	26.905	85,58

Corrigindo-se os resultados de 1982 do quadro anterior à moeda de 1983, obtemos a seguinte situação: a Receita de 1983, em relação à de 1982, decresceu em 11,32%; a Normalização Contábil de 1983 referente aos Ressarcimentos da União, em relação ao exercício de 1982, foi efetuada a menor em 20,60%; e o Custo dos Serviços Prestados de 1983, em relação ao de 1982, decresceu em 16,02%.

D I S C R I M I N A Ç Ã O	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1 9 8 3	1 9 8 2	ABSOLUTA	%
Receitas	315.744	356.086	(40.342)	(11,32)
Normalização	141.032	177.644	(36.612)	(20,60)
SOMA	456.776	533.730	(76.954)	(14,42)
Custo dos Serviços Prestados	(413.113)	(491.862)	(78.749)	(16,02)
Varição	43.663	41.868	1.795	4,28
Receita Complementar	14.679	38.139	(23.460)	(61,52)
Resultado Operacional Bruto	58.342	80.007	(21.665)	(28,08)

ÍNDICES ECONÔMICOS FINANCEIROS

O quadro a seguir tem por finalidade demonstrar a evolução dos Índices Econômicos e Financeiros da Empresa.

D I S C R I M I N A Ç Ã O	1979	1980	1981	1982	1983
I - ÍNDICES DE LIQUIDEZ - (1)					
a - Imediato	0,04	0,03	0,03	0,03	0,02
b - Seco	0,23	0,54	0,66	0,52	0,26
c - Corrente	0,54	0,90	1,01	0,69	0,35
II - COEFICIENTE LÍQUIDO DA EXPLORAÇÃO DOS TRANSPORTES - (2)	1,45	0,91	1,18	1,00	0,91

NOTA: A partir de 1978, de conformidade com a Lei 6.404/76, foi alterado o critério de classificação contábil do Ativo e Passivo Circulante.

(1) Proporção sobre o Passivo Circulante:

- a) do Disponível;
- b) do Disponível mais os Direitos Realizáveis no Exercício Subsequente menos Estoques;
- c) do Disponível mais os Direitos Realizáveis no Exercício Subsequente.

(2) Proporção entre o somatório dos Custos dos Serviços Prestados e o total das Despesas Operacionais sobre a Receita Líquida dos Serviços.

MATERIAL

GENERALIDADES

No ano de 1983, a área de Material deu prosseguimento a execução do programa de trabalho elaborado em 1982 que consiste no aperfeiçoamento da metodologia de trabalho e a consolidação da unificação dos procedimentos administrativos dos Órgãos integrantes do Sistema de Material da RFFSA, de modo a maximizar, dentro das condições possíveis, seu rendimento e produtividade, bem como, mercê desses novos fatores, obter a redução dos custos inerentes às atividades exercidas nas áreas de Material das Regionais, Divisões Especiais e Administração Geral.

Em face dessas diretrizes, as atividades da área, em 1983, continuaram dirigidas, prioritariamente, para consecução dos seguintes objetivos:

- desenvolvimento do Subsistema de Material (Controle Gerencial), a fim de elevar o nível do conhecimento dos estoques físicos de materiais e de suas aplicações na RFFSA, de modo que as aquisições necessárias às reposições possam ser feitas com a maior antecedência possível, sem risco de paralizar o desenvolvimento normal de serviços ou imobilizar material rodante ou de tração;
- intensificação visando a utilização máxima dos estoques existentes, face à restrição de recursos orçamentários;
- alienação, tanto quanto possível, dos materiais inservíveis e dos bens patrimoniais móveis desnecessários à RFFSA; e
- apoio ao trabalho de nacionalização de peças e componentes, tendo em vista as dificuldades existentes para a importação.

LICITAÇÕES

A Comissão Permanente de Licitação, no desempenho de suas funções, promoveu 215 licitações, sendo 160 Convites, e 55 Tomadas de Preço, além de 429 aquisições com Dispensa de Licitação. Tais processos licitatórios atingiram os seguintes valores:

Cr\$ x 10⁶

RECURSOS	MERCADO NACIONAL	MERCADORIA IMPORTADA NO MERCADO NACIONAL	MERCADO EXTERNO	TOTAL GERAL
Investimento	2.970	-	-	2.970
Custeio	6.720	4	250	6.974
T O T A L	9.690	4	250	9.944

COMPRAS

No elenco de suas atribuições a área de Compras prosseguiu, em 1983, na melhoria do gerenciamento físico-financeiro das aquisições, desde a emissão do documento de compra até o objetivo final, qual seja, o recebimento dos materiais adquiridos, rigorosamente dentro dos prazos, qualidade e orçamentos estipulados. Paralelamente, considerando as dificuldades existentes para o suprimento de materiais importados, proporcionou total apoio, através de seu órgão executivo, ao trabalho de nacionalização de peças e componentes, com ênfase de prioridade para os sobressalentes de Locomotivas e Trens-Unidades Elétricos-TUE's.

No exercício de 1983, foram formalizados, no âmbito da AG, documentos de compra no montante de Cr\$ 48.005 milhões, conforme discriminado a seguir.

Cr\$ 10⁶

RECURSOS	FABRICAÇÃO NACIONAL	COMPRA LOCAL DE ORIGEM ESTRANGEIRA	IMPORTAÇÃO (*)	TOTAL GERAL
Custeio	9.222	1.928 (1)	1.443	12.593
Investimento	34.974	5	433	35.412
T O T A L	44.196	1.933	1.876	48.005

(*) Taxa média de dólar: 1 US\$ = Cr\$ 577,00

(1) Neste valor estão incluídos Cr\$ 778 x 10⁶, relativos à locação de equipamentos.

Dos contratos de aquisição e demais pedidos de compra assinados em 1983 e em anos anteriores (ainda vigentes) foram recebidos materiais e equipamentos que, no total, atingiram o valor de Cr\$ 83.602 milhões, na forma a seguir indicada. Cabe esclarecer que na parte da importação não foram computados os valores do Imposto de Importação e do IPI na importação que, por sua vez, atingiram o montante de Cr\$ 5.266 milhões, sendo que nesse valor estão incluídos Cr\$ 280 milhões decorrentes de parcelamento concedido pela Secretaria da Receita Federal, de Impostos sobre materiais recebidos em anos anteriores.

Cr\$ 10⁶

RECURSOS	FABRICAÇÃO NACIONAL	COMPRA LOCAL DE ORIGEM ESTRANGEIRA	IMPORTAÇÃO (*)	TOTAL GERAL
Custeio	8.720	1.928 (1)	923	11.571
Investimento	59.678	5	12.348	72.031
T O T A L	68.398	1.933	13.271	83.602

(*) Taxa média do dólar: 1 US\$ = Cr\$ 577,00

(1) Neste valor estão incluídos Cr\$ 778 x 10⁶ relativos à locação de equipamentos.

Aquisições

No quadro seguinte, figuram as quantidades e os valores das aquisições formalizadas em 1983, referentes aos materiais e equipamentos de maior representação financeira no desenvolvimento ferroviário, ao mesmo tempo em que, na última coluna do mesmo quadro, são indicados valores que foram liberados em 1983, em virtude de compras realizadas nesse ano e em outros anteriores.

Para manter um bom índice de desempenho os materiais e equipamentos recebidos foram submetidos ao controle de qualidade da área de inspeção, com o apoio de outros órgãos especializados. Essa atividade proporcionou 238 inspeções, com a emissão de 145 Termos de Inspeção e 34 Termos de Liberação de Inspeção, englobando vários itens de material.

NATUREZA DO EQUIPAMENTO E/OU MATERIAL	AQUISIÇÕES FORMALIZADAS EM 1983 (PRINCIPAL)		RECEBIMENTO POR AQUISIÇÕES EM 1983 E EM ANOS ANTERIO RES (INCLUSIVE REAJUSTE)	
	QUANTIDADE	VALOR 10 ⁶	QUANTIDADE	VALOR LIBERADO Cr\$ 10 ⁶
Locomotivas	-	-	05 unid	618
Trens-Unidade Elétricos	-	-	29 unid	33.121
Vagões	500 unid	16.958	800 unid	16.619
Sinalização/Telecomunicação/ Subestação/Rede Aérea	-	12.000	-	8.036
Componentes p/veículos Fer viários	-	1.611	-	1.669
Equipamentos p/Mecanização da Via	-	769	193 unid	12.542
Trilhos e Acessórios	22.971 t	8.163	26.064 t	6.755
Baterias Ferroviárias	30 unid	188	30 unid	188
Creosoto	1.910 t	318	2.720 t	394
Herbicida	14.070 kg	210	14.070 kg	210
Dormentes de Madeira	30.000 unid	404	-	-
T O T A L	-	40.621	-	80.152

Deve-se ainda ser acrescentado o prosseguimento das aquisições de componentes para o programa de modernização da frota de TUE's das séries 200 e 400 que atingiram o montante de Cr\$ 223 milhões e Cr\$ 2.509 milhões, respectivamente.

- Incentivos Fiscais

Durante o ano de 1983 a área de incentivos fiscais atuou na obtenção dos benefícios para os contratos de vagões (900 unidades). A redução proporcionada foi de Cr\$ 3.469 milhões.

Quanto às aquisições contratadas nos anos anteriores e já amparadas pe los benefícios fiscais, que tiveram suas entregas e faturamentos no exercício de 1983, a economia obtida relativa à redução de desembolso foi da ordem de Cr\$

13.078 milhões, devidamente comprovada perante a Receita Federal e as Secretarias de Fazenda dos respectivos Estados, como determina a Legislação.

Paralelamente, teve prosseguimento, em 1983, a adoção de medidas tendentes a reduzir tanto quanto possível as importações, mediante a criação, junto aos fabricantes, de estímulos à nacionalização de materiais e equipamentos para a produção no mercado nacional, tendo sido formalizados processos de aquisição nesse mercado no montante de Cr\$ 202 milhões.

Na área de Nacionalização destacam-se ainda a realização de vários estudos sobre o assunto e a inclusão de 2.711 novos itens nacionalizados.

PLANEJAMENTO E CONTROLE DE MATERIAIS

Diante da continuidade da restrição de recursos orçamentários, os trabalhos da área de Material mantiveram-se voltados ao incentivo à utilização máxima dos estoques existentes.

Teve prosseguimento o estudo aprofundado da composição do estoque de material, visando a eliminação de itens já obsoletos e o remanejamento, entre as diversas Unidades Administrativas, de outros, de modo a propiciar sua imediata utilização.

A recodificação de novos itens vem permitindo um aumento no controle centralizado do estoque, que hoje cobre 71% (setenta e um por cento) do valor total, atualmente por volta de Cr\$ 41.272 milhões.

Dentre as principais atividades desenvolvidas no exercício destacaram-se:

- a recodificação a nível nacional de peças sobressalentes CATERPILLAR, WABCO e de mais 40 pequenos fabricantes, abrangendo cerca de 9.500 itens. Com este trabalho atingiu-se a quase totalidade dos grupos referentes a peças de locomotivas;
- o aprimoramento do Cadastro de Material, através de um trabalho, desenvolvido em cada Unidade Administrativa, cujo resultado foi o enquadramento das famílias de materiais em faixas de códigos pré-estabelecidos. Com este trabalho, é hoje possível consolidar informações a nível nacional para qualquer dos grupos de material ainda não recodificado;
- a reformulação do Relatório Gerencial da DMA, com a finalidade de automatizar as informações, possibilitando maior racionalização dos recursos, além de torná-lo mais prático e objetivo em sua interpretação;

- a continuidade do trabalho de Análise de Material não Movimentado, possibilitando remanejamentos de materiais e uma sensível redução nas compras da RFFSA, além da eliminação gradativa dos estoques dos itens obsoletos. A venda desses itens tem proporcionado receita adicional para a RFFSA e, principalmente, vem permitindo uma melhor organização dos Almoxxarifados, facilitando o gerenciamento do estoque;
Dos materiais remanejados em 1983, os principais itens referem-se a eixos, rodas, acessórios e peças sobressalentes, que geraram uma economia para a RFFSA de aproximadamente Cr\$ 1.500 milhões, uma vez que deixaram de ser adquiridos;
- o prosseguimento dos investimentos em Almoxxarifados (Cr\$ 27 milhões), com melhoria de suas instalações, propiciando maior racionalização em seus serviços pelo uso de equipamentos apropriados (empilhadeiras, pontes rolantes, etc.); e
- o início dos trabalhos para elaboração de Normas de Procedimentos, a nível nacional, para compra, contratação e alienação, face à aprovação, pelo Conselho de Administração da RFFSA, da Norma Geral de Licitação e Contratação. Ainda no 1º semestre de 1984 tais normas deverão estar implantadas no âmbito das áreas de Material da RFFSA.

COMPRAS DA RFFSA (TOTAL)

Os documentos de compra emitidos pela RFFSA em 1983 atingiram o valor de Cr\$ 129.700 milhões (contra Cr\$ 88.353 milhões em 1982), conforme discriminado a seguir:

RECURSOS	MERCADO NACIONAL	COMPRA LOCAL DE ORIGEM ESTRANGEIRA	IMPORTAÇÃO	TOTAL GERAL
Custeio	92.295	1.150	1.443	94.888
Investimento	34.374	5	433	34.812
T O T A L	126.669	1.155	1.876	129.700

ESTOQUES GLOBAIS DA RFFSA

- . Valor em dezembro/83 - Cr\$ 41.272 milhões (aumento de 68% em relação ao mesmo mês de 1982, em valor nominal).
- . Aplicação Jan/Dez/83 - Cr\$ 142.708 milhões (acréscimo de 93% em relação ao ano anterior, em valor nominal).
- . Rotatividade média
 geral/83 - 4,51
- . Índice de Cobertura
 Dez/83 - 2,66

CONSUMO GLOBAL DE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

A N O S	ÓLEO DIESEL (10 ³ l)	ÓLEO COMBUSTÍVEL (toneladas)	GASOLINA (10 ³ l)	ALCOOL HIDRATADO (10 ³ l)	LUBRIFICANTES (10 ³ l)
1982	382.007	6.991	3.734	310	7.816
1983	366.875	4.330	3.375	592	7.217

VENDA DE MATERIAIS INSERVÍVEIS E BENS PATRIMONIAIS MÓVEIS

O valor destas vendas ultrapassou a meta estabelecida para o ano em 32%, atingindo o montante de Cr\$ 2.903 milhões.

PATRIMÔNIO

GENERALIDADES

Em 1983, a área de Patrimônio manteve suas atividades direcionadas para os mesmos objetivos do ano anterior:

- Aperfeiçoar os Instrumentos de Controle e
- Elevar a Receita Patrimonial da Empresa

Deu-se prosseguimento, também, à implantação dos programas Habitacional e de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE, iniciados em exercícios anteriores, com o acréscimo de um novo objetivo específico: a regularização do Conjunto Habitacional do Engenho de Dentro, localizado no Rio de Janeiro.

PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA

O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE, desenvolveu-se satisfatoriamente durante o exercício, destacando-se a instalação do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, e as obras de restauração da Rotunda Ferroviária (integrante do Museu de São João del Rei) e da Estação Ferroviária de São Leopoldo (onde será implantado o Centro de Preservação do Rio Grande do Sul).

CONTROLE DE BENS PATRIMONIAIS

Deu-se continuidade, nesta área, aos seguintes projetos:

- Projeto Sistema Ativo Fixo

Neste projeto, o principal objetivo no exercício foi o de obter-se a atualização dos Cadastros de Bens Patrimoniais das diversas Superintendências Regionais e a sua manutenção em perfeita compatibilidade com os registros contábeis, e fetuados no Imobilizado, com utilização do Módulo de Cadastramento (Sistema de Manutenção em processamento eletrônico de dados). Como o Projeto foi desenvolvido em integração com diversos sistemas administrativos em produção na Empresa e persistindo dificuldades nas interfaces com os referidos sistemas, providências extraprograma tiveram que ser desenvolvidas para possibilitar que, ao final do e

xercício, Cadastros Regionais pudessem se encontrar atualizados e praticamente sem defasagem em relação aos balancetes contábeis.

Entre as atividades desenvolvidas destacaram-se as relativas à:

- . definição das infra-estruturas organizacionais e das lotações ideais dos quadros regionais e o preenchimento desses quadros com técnicos com perfil apropriado;
- . execução, em conjunto com a área de Sistemas, de um programa de trabalho visando a centralização do Sistema no CPD da AG - computador de grande porte IBM/370 - implicando em adaptação de rotinas e manuais do usuário do Sistema, instrução aos usuários e CPD regionais e estruturação de uma equipe de controle de produção do Sistema no CPD da AG, e
- . elaboração e implantação, junto aos Órgãos Regionais de Patrimônio, de instruções normativas necessárias à execução dos trabalhos de atualização e manutenção dos Cadastros de Bens Patrimoniais.

- Projeto Cadastro Técnico

As principais atividades desenvolvidas disseram respeito à:

- . realização de trabalhos pertinentes à organização de Cadastro de Imóveis mais representativos que integram o Ativo Imobilizado da RFFSA e sua caracterização com relação à ocupação, grau de liquidez e documentação disponível,
- . realização de levantamentos técnicos e regularização cartorial de bens imóveis não operacionais destinados à comercialização, e
- . elaboração de estudos a respeito das dimensões físicas e financeiras do problema representado pelos trechos com tráfego suspenso ou erradicado, de modo a sugerir recomendações que permitam elevar os níveis de eficiência no trato dos Bens Patrimoniais, nos processos de suspensão e erradicação de trechos e ramais ferroviários.

- Variação do Imobilizado da RFFSA

O valor líquido do Imobilizado Técnico, exceto investimentos a incorporar, que em 31.12.82 era de Cr\$ 2.508.412 milhões, alcançou, em 31.12.83, o valor de Cr\$ 6.778.762 milhões, conforme discriminado a seguir:

Cr\$ 10⁶

DISCRIMINAÇÃO	1982	1983
Via Permanente, Edifícios e instalações	1.937.108	5.112.875
Equipamentos de Transportes Ferroviários	516.950	1.499.403
Outros Equipamentos de Transportes	3.067	9.272
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	27.188	92.307
Outras Imobilizações Tangíveis	24.099	64.905
TOTAL	2.508.412	6.778.762

As variações evidenciadas são decorrentes das mutações patrimoniais ocorridas no exercício e das quotas de depreciação e correção monetárias correspondentes.

OPERAÇÕES IMOBILIÁRIAS

Cinco projetos tiveram continuidade nesta área, a seguir discriminados:

- Projeto Moradias

Deu-se prosseguimento à implantação do Programa, que envolve o conjunto de Moradias que deverão ser exploradas, alienadas ou que sofrerão processo de baixa, caso não ofereçam condições mínimas de habitabilidade.

- Projeto SACREP

Deu-se prioridade à otimização do Projeto (Sistema de Arrecadação e Controle das Receitas Patrimoniais - SACREP), através da padronização e simplificação dos produtos finais emitidos, com base em estudos e consultas junto às Unidades Administrativas.

Com a conclusão desta etapa, deverão ser implantados os seguintes Módulos: Alienação, Relatórios Consolidados e Desconto em Folha.

- Projeto Publicidade

Em que pesem os esforços desenvolvidos na área de publicidade, excetuando-se as atividades executadas na CES e SR.4, pouca modificação ocorreu com relação ao ano anterior.

- Projeto Novas Receitas de Exploração

Deu-se prosseguimento às ações visando o aproveitamento de áreas desnecessárias à operação ferroviária e que se encontram ociosas ou mal aproveitadas. Para tanto, tendo em vista a possibilidade de associação entre a RFFSA e firmas ou grupos, deu-se continuidade aos contatos com empresas de grande porte, ligadas aos ramos imobiliário, florestal e de celulose.

- Projeto de Aquisição e Alienação

Estabeleceram-se novos procedimentos para a alienação de imóveis localizados em ramais erradicados, tendo como plano piloto 88 imóveis situados no Município de Manhuaçu-MG.

Foi expedida orientação às Unidades Administrativas quanto ao procedimento a ser adotado nas alienações de imóveis, sem concorrência pública, até o limite de 150 MVR.

- Atividades Executivas

. Exploração Patrimonial

A receita de exploração arrecadada em 1983 foi de Cr\$ 2.485,2 milhões (1.218,2 milhões em 1982). Desta receita, cerca de 50% provieram da Permissão de Uso de Moradias e cerca de 27% das Permissões de Uso para Fins Comerciais.

. Aquisições e Alienações

Durante o exercício de 1983, foram autorizadas aquisições de imóveis num montante de Cr\$ 65,6 milhões.

As autorizações concedidas para alienação de imóveis desnecessários à operação ferroviária, alcançaram a cifra de Cr\$ 4.101,7 milhões.

PROGRAMA HABITACIONAL

Tiveram prosseguimento as atividades ligadas à execução do Convênio Habitacional, firmado, em 1982, com a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social-REFER, destacando-se os seguintes resultados:

- Conclusão dos procedimentos para alienação de 138 unidades residenciais, do Conjunto Presidente Eurico Gaspar Dutra, em Baurú, aos seus respectivos ocupantes, com obtenção de financiamento através do Sistema Financeiro da Habitação.

- Venda a servidores da RFFSA de áreas de terrenos no Guarã-DF, tendo a REFER atuado como interveniente nas alienações a prazo.
- Conclusão dos projetos de arquitetura e urbanismo dos conjuntos habitacionais de Divinópolis-MG, Betim-MG e Baurú-SP, sendo que, ao final de 1983, este último já estava com o financiamento assegurado e com a sua construção contratada.

- Legalização do Conjunto Residencial do Engenho de Dentro

O Conjunto Residencial do Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro, é constituído por 1500 apartamentos, distribuídos em 27 blocos, e 160 casas, perfazendo um total de 1660 unidades construídas. A construção desses imóveis foi iniciada em 1962 e prometidos vender aos ferroviários a partir de 1967. Com a superação das principais dificuldades que obstaculizavam a sua regularização, foi possível iniciar-se, no exercício de 83, a outorga das primeiras escrituras definitivas aos promitentes compradores.

PESSOAL

GENERALIDADES

A área de Pessoal da RFFSA prosseguiu, em 1983, com a aplicação da política de gestão de recursos humanos adotada desde outubro de 1979, com base nas seguintes diretrizes:

- . Adequação da força de trabalho.
- . Motivação do pessoal.
- . Capacitação e reciclagem permanente dos empregados.
- . Redução de custos, e
- . Aperfeiçoamento dos instrumentos de controle.

ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL

A força de trabalho da RFFSA, em 31.12.83, configurou 81.050 empregados. Esse quantitativo representou uma redução de 3.582 (4,2%) em relação à força de trabalho existente na mesma data em 1982 (84.632 empregados).

No que se refere ao pessoal enquadrado no Plano de Classificação e Cargos (PCC), o efetivo de atingiu 77.950 empregados em 31.12.83, representando uma redução de 2.934 (3,6%) em relação a 1982 (80.884 empregados).

Durante o exercício, ocorreram 14.108 desligamentos, dos quais 990 por motivo de dispensa e cerca de 12.800 por motivo de aposentadoria. As admissões, por seu lado, atingiram um total de 11.176.

A evolução da força de trabalho nos últimos cinco anos, comparada com a aquela existente em 1963 (ponto referencial), foi a seguinte, em números redondos.

ANOS	FORÇA DE TRABALHO	VARIAÇÃO	ÍNDICE
1963	155.000	-	100
1979	95.000	-	61
1980	89.000	- 6.000	57
1981	88.000	- 1.000	57
1982	84.000	- 4.000	54
1983	83.000	- 1.000	53

Dentre as ações empreendidas por esta área durante o exercício cabe salientar:

- a continuação da implementação do Projeto SIAPES-Sistema Integrado de Administração de Pessoal, com ênfase nos aspectos de automação e padronização de serviços, e
- a instituição de auditoria permanente de pessoal.

DESENVOLVIMENTO DE PESSOAL

No decorrer do exercício, 23.379 empregados, ou seja, 29% da força de trabalho da Empresa receberam treinamento no país, com duração média de 50,5 horas/empregado. A maioria desses treinamentos, cerca de 78% do total, esteve voltada para as áreas de operação e manutenção.

Em 31/12/83, 2071 menores alunos-aprendizes estavam matriculados nos 16 Centros de Formação Profissional existentes nas diversas Superintendências Regionais e Divisão Especial Subúrbios do Grande Rio (Acordo RFFSA/SENAI), tendo 741 concluído os seus cursos no exercício.

Em termos de treinamento profissional, o número total de estagiários, em 31/12/83, era de 593, sendo 390 de nível superior.

Foram ainda distribuídas no período, com recursos do Salário-Educação, 57.749 bolsas de estudo a empregados e dependentes, através de 731 escolas conveniadas.

No campo de recrutamento e seleção de pessoal foram inscritos em processos seletivos 134.336 candidatos (dos quais 15.266 em processos internos), tendo sido 103.233 submetidos a provas de suficiência e 16.640 a exames psicológicos.

O processo de revisão psicológica do pessoal vinculado à segurança do trabalho foi aplicado em 5.007 empregados.

O dispêndio total com as atividades de desenvolvimento de pessoal foi de Cr\$ 5,9 bilhões, sendo Cr\$ 1,0 bilhão provenientes do Acordo RFFSA/SENAI e Cr\$ 4,9 bilhões de recursos próprios da RFFSA.

Tiveram ainda prosseguimento no exercício, a implementação do Projeto de Otimização Ergonômica de Oficinas; a capacitação de pessoal para implantação do Projeto SIGO-Sistema de Gerenciamento Operacional e o apoio à Campanha de Redução do Consumo de Combustíveis.

ASSISTÊNCIA AO FERROVIÁRIO

Destacaram-se nesta área algumas atividades desenvolvidas em paralelo ao cumprimento de suas ações de rotina e a execução de programas nacionais e projetos setoriais. Dentre elas cabe destacar:

- o apoio ao Ministério da Saúde nas campanhas de saúde;
- as atividades ligadas à concessão de benefícios previdenciários, possibilitando o atendimento de cerca de 10.000 casos de desligamento, provocados pelos prêmios-aposentadoria III e IV e pela regularização da complementação da aposentadoria previdenciária, esta última como decorrência dos entendimentos entre a RFFSA, a Fazenda Nacional e o INPS;
- a participação no atendimento às vítimas das enchentes no sul, que atingiram cerca de 500 famílias ferroviárias; e
- a ação imediata quando do acidente ocorrido em Pojuca (BA), através das áreas social e médica locais, reforçadas com equipes de outros organismos da Empresa, cobrindo todos os aspectos relacionados com o evento, abrangendo: a orientação prestada aos familiares das vítimas, inclusive quanto ao atendimento de suas necessidades básicas de alimentação, habitação e transporte; a mobilização dos recursos comunitários existentes em Salvador e Pojuca; medidas ligadas ao atendimento médico-hospitalar aos acidentados e providências ligadas aos óbitos verificados; e o apoio ao órgão jurídico da Empresa nos processos indenizatórios. O posto de atendimento de Pojuca permanecerá em funcionamento até que cessem as dificuldades e sejam efetuados os pagamentos das indenizações.

- Saúde Ocupacional

Foram realizados nessa área os exames preadmissionais (11.375), de revisão periódica (24.822) e as avaliações periciais de incapacidade para o trabalho (primeiros quinze dias, de responsabilidade da RFFSA). O número de dias de licença para tratamento de saúde foi de 223.171, ou seja, 24,5% a menos do que no exercício anterior. O licenciamento concedido pelo INPS (392.086) dias, por sua vez, apresentou um decréscimo de 28,8 %.

O número de atendimentos médicos e para-médicos, com recursos próprios da Empresa, foi de 534.357. A Empresa prestou assistência médica global aos acidentados do trabalho e aos usuários acidentados em ocorrências ferroviárias. Os serviços odontológicos, por seu turno, realizaram 68.653 atendimentos.

- Serviços Sociais

Esta área manteve-se voltada ao atendimento da comunidade ferroviária, em particular daquelas classes ligadas à operação e manutenção, objetivando a melhoria das condições de trabalho, a redução do índice de absentismo e, consequentemente, o aumento da produtividade.

Teve prosseguimento o programa de atendimento, visando assegurar ao empregado, sem afastá-lo do trabalho, a obtenção de benefícios e serviços prestados por organizações e entidades comunitárias, públicas e privadas, significando uma economia de 90.806 homens-hora (crescimento de 47,9% em relação a 1982) ou, em termos de salário equivalente, uma economia de Cr\$ 47,7 milhões (385,6% de acréscimo em relação a 1982). O número de empregados abrangidos foi de cerca de 57.000, ao longo de 15.100 km de linhas.

Na área de alimentação, foi aumentado o número de restaurantes (23 para 27 unidades), tendo havido um acréscimo de 10% no número de refeições servidas. O dispêndio da Empresa, complementando os preços pagos pelos empregados, foi de Cr\$ 491,2 milhões.

Quanto às atividades comuns da área, os números registrados foram os seguintes:

Ações	Nº	Variação em relação a 1982 (%)
Entrevistas	69.921	+ 26,7
Visitas	29.671	+ 64,5
Festividades	802	+ 50,8
Palestras	208	- 45,2

SEGURANÇA INDUSTRIAL

À vista da gravidade de acidentes ocorridos foi criada, no mês de setem
bro de 1983, a Diretoria de Segurança Industrial, com a atribuição de promover, ori
entar e controlar as atividades de segurança dos transportes da Empresa, de seu pes
soal e bens, bem como as de salvaguardar a segurança de pessoas e coisas abrangidas
pelos transportes ferroviários.

A nova Diretoria vem se estruturando gradativamente, aglutinando as atri
buições afins disseminadas pelos vários organismos e sistemas da Empresa, sem pre
juízo das ações e normas de segurança em desenvolvimento.

Foram incorporados à área de segurança industrial os órgãos de engenharia
de segurança do trabalho e as unidades de inquéritos e pesquisa sobre acidentes de
tráfego; a nível regional, foi criado o Departamento de Segurança Industrial, liga
do diretamente ao Superintendente, agregando atividades até então subordinadas a ór
gãos de assistência ao ferroviário e de produção.

A ação da Diretoria de Segurança Industrial se orientou para a consolida
ção e revisão das normas existentes; a elaboração de planos emergenciais em caso de
ocorrências ou acidentes com mercadorias perigosas e com trens de subúrbio; o trei
namento do pessoal na prevenção e combate a incêndio e derrames de combustíveis; a
promoção de aquisição de equipamentos de socorro; inspeções de segurança a instala
ções, equipamentos e linhas; a verificação do atendimento de acidentes de tráfego;
e decorrentes sugestões de adequação dos procedimentos e projetos visando melhores
condições de segurança.

Prosseguiu a Campanha de Redução de Acidentes de Tráfego, com o treinamen
to, reciclagem e concientização de cerca de 4000 empregados da área operacional so
bre medidas de prevenção e segurança. A quantidade total de acidentes de tráfego,
reduziu-se em cerca de 20% em relação ao ano anterior.

Esse total, compreendendo todos os tipos de acidentes, tanto na linha
corrida quanto nos pátios, com ou sem interrupção de tráfego, significou uma média
diária de 13 acidentes, ou seja, 1 acidente por 169 trens formados (136 no ano ante
rior). Se considerados apenas os acidentes na linha corrida, com conseqüente inter
rupção do tráfego, o índice foi de 1 acidente por 288 trens formados (255 no ano an
terior).

Na área de Segurança do Trabalho, as atividades desenvolvidas na preven
ção de riscos profissionais resultaram na redução de 11,3% no número de acidentes

do trabalho e de 24,6% no número de dias de trabalho perdidos com acidentes. Foram distribuídos 196.774 equipamentos de proteção dos quais 192.935 individuais, além de 72.116 uniformes de tipo industrial.

As despesas com insalubridade e periculosidade passaram a representar 0,29% da folha de pagamento, mostrando redução de 7% em relação ao índice de 0,31% registrado no exercício anterior.

A frequência de acidentes pessoais, expressa em nº de acidentes/empregado/ano, decresceu, passando de 39,6 em 1982 a 35,1 em 1983. A gravidade desses acidentes, entretanto, acusou um acréscimo, em termos percentuais, de cerca 19%.

EMPRESAS CONTROLADAS

REDE FEDERAL DE ARMAZÊNS GERAIS FERROVIÁRIOS S.A.-AGEFGENERALIDADES

Dando prosseguimento à política de crescente integração com sua controladora, em particular com sua área comercial, a AGEF desempenhou, ao longo do exercício, novas atividades voltadas ao aumento do tráfego ferroviário.

Dentre essas atividades, desenvolvidas no âmbito das Superintendências Regionais da RFFSA, cabe destacar:

- o início de operações no armazém do Pátio de Arará (RJ). Este pátio atingiu seu pleno aproveitamento, caracterizando a efetiva participação da AGEF na linha de exportação de produtos siderúrgicos, minério de ferro e gusa, tendo sido movimentadas para o cais cerca de 488.000 t de produtos siderúrgicos, de propriedade da CSN e da INTERBRÁS;
- o início de operações do moderno terminal de Barreiro (MG), destinado a operar gusa, minério de ferro e produtos afins, com capacidade operacional simultânea para 60 vagões, dotado de três desvios de bitola mista e balanças ferroviária e rodoviária. Este terminal se integra à linha de exportação Minas Gerais-Vitória e/ou Porto do Rio de Janeiro; e
- o início de operações nos armazéns de Raul Braga (Recife), Rio Grande (RS) e Itatinga (SP), este último alugado junto ao IBC.

ATIVIDADES OPERACIONAIS

A movimentação total de mercadorias no exercício, inclusive transbordo e operação de ponta, foi de 5.378,3 mil toneladas (+ 43,8% em relação a 1982). Desse total, 1.403.212 t corresponderam à movimentação nos armazéns graneleiros (+ 55,1% em relação ao exercício anterior). A Estação Ferroviária alfandegada de Uruguiana - EFAU operou 87.498 t (- 33,6%).

O quadro a seguir mostra a movimentação total de mercadorias verificada em 1983, comparada com a de 1982.

DISCRIMINAÇÃO	MILHARES DE VOLUMES			MILHARES DE TONELADAS		
	1982	1983	VARIACÃO (%)	1982	1983	VARIACÃO (%)
CEARÁ	1.392	1.413	+ 1,5	49	78	+ 58,0
BAHIA	-	91	-	14	38	+ 164,3
GOIÁS	2.126	2.103	- 1,1	107	122	+ 14,6
MINAS GERAIS	9.546	7.090	- 25,7	1.036	1.571	+ 51,7
RIO DE JANEIRO	2.431	2.155	- 11,3	129	754	+ 486,2
SÃO PAULO	26.814	38.306	+ 42,9	1.288	1.218	- 5,4
PARANÁ	3.059	3.316	+ 8,4	554	806	+ 45,4
R.G.DO SUL (*)	-	1.563	-	564	792	+ 43,0
T O T A L	45.395	56.088	+ 23,6	3.741	5.379	+ 43,8

(*) Inclui a movimentação de EFAU.

A movimentação ferroviária alcançou 2.590,9 mil toneladas, através da utilização de 81.172 vagões (acréscimo de 20% em relação ao exercício anterior). A distribuição, de acordo com a modalidade de transporte, foi a seguinte:

MODALIDADE	TONELADAS MOVIMENTADAS (milhares)	PARTICIPACÃO (%)
Ferrovia	2.590,9	48,2
Rodovia	2.449,2	45,5
Aquavia	338,2	6,3
Total	5.378,3	100,0

O nº total de veículos rodo-ferroviários movimentados (vagões e caminhões) foi de 340.753, assim divididos, de acordo com o tipo de operação efetuada:

OPERAÇÃO	VAGÕES	CAMINHÕES
Carga	34.281	101.100
Descarga	46.891	158.481
Total	81.172	259.581

A capacidade estática total dos armazéns graneleiros é de 273.000 t, tendo a taxa média mensal de ocupação girado em torno de 68% (75% em 1982).

PRINCIPAIS ATIVIDADES E RESULTADOS DAS UNIDADES ESTADUAIS

- Escritório Regional do Ceará

A movimentação de mercadorias atingiu 78.028 t, representando um crescimento de 58% sobre o resultado do ano anterior. Os produtos derivados do setor agrícola, com destaque para o milho (30.911 t) e o feijão (20.733 t), responderam pela quase totalidade daquela movimentação (99%).

A carga movimentada por ferrovia atingiu 22.300 t, com a utilização de 594 vagões, (+ 156% em relação ao exercício anterior).

- Escritório Regional da Bahia

No Terminal de Massuí foram movimentadas 27.884 t de tubos de aço pertencentes à Petrobrás. A partir de julho/83, iniciou-se um serviço de transporte de sisal de diversas localidades do interior baiano para estações ferroviárias próximas a essas localidades, tendo sido movimentadas, até dezembro, 10.190 t. O total movimentado, 38.074 t, representou um acréscimo de 164% em relação ao exercício anterior.

A movimentação por ferrovia foi de 27.900 t, através de 1283 vagões (+72% em relação a 1982).

- Escritório Regional de Goiás

A movimentação de mercadorias nos armazéns de Goiás, juntamente com as operações de transbordo e serviços de ponta, totalizou 122.173 t, ou seja, 14,6% a mais do realizado em 1982.

As principais mercadorias movimentadas foram o milho (52.496 t), produtos químicos (41.405 t) e o arroz em casca (16.382 t).

A movimentação ferroviária respondeu por 28.800 t, tendo sido utilizados 1639 vagões (+ 47%).

- Superintendência Regional de Minas Gerais

A movimentação total de mercadorias nesta Superintendência foi de 1.570.781 t, mostrando um crescimento de 51,7% em relação ao ano anterior. Os principais produtos movimentados foram os siderúrgicos e metalúrgicos e o cimento, que responderam por 58% e 18%, respectivamente, do total registrado.

As operações ferroviárias envolveram 31.702 vagões (+ 18%), com movimentação de 519.800 t.

- Escritório Regional do Rio de Janeiro

A movimentação de mercadorias no Rio de Janeiro, incluindo operações de transbordo, totalizou 754.405 t, atingindo um crescimento de 486,2% em relação ao exercício anterior. Desse total, 720.035 t (95%) foram movimentadas nos pátios de Arará, de Marítima e nas Docas do Rio de Janeiro (estas últimas com início de operação em novembro/83); o restante, em armazéns convencionais.

Os produtos siderúrgicos, com um total de 650.684 t, representaram 86% da movimentação total de mercadorias.

No que diz respeito à participação da ferrovia, foram utilizados 6474 vagões (acréscimo de 222% em relação ao ano anterior), tendo sido operadas 336.500 toneladas.

- Superintendência Regional São Paulo

A movimentação total de mercadorias no exercício foi de 1.217.690 t, acusando um decréscimo de 5,5% em relação a 1982.

Os principais produtos movimentados, nos armazéns convencionais, foram o açúcar, cimento, polietileno, lataria vazia, papel e têxteis, num total de 1.030.327 t.

As operações no terminal graneleiro de Carapicuíba proporcionaram uma movimentação de 187.363 t (trigo).

As ferrovias, através da utilização de 19058 vagões (- 16,6%), movimentaram 817.700 t.

- Superintendência Regional do Paraná

A unidades armazenadoras desta Superintendência (convencionais e graneleiros) operaram 805.581 t, significando um acréscimo de 45,4% sobre o exercício anterior. As principais mercadorias operadas foram, nos armazéns graneleiros, o milho (312.068 t), o trigo (272.041 t), o café (71.440 t) e o feijão (59.932 t).

A participação ferroviária envolveu a utilização de 9600 vagões (incremento de 75%) com movimentação de 406.400 t.

- Escritório Regional do Rio Grande

A movimentação total no exercício foi de 702.465 t, significando um acréscimo de 63% em relação ao ano anterior. Desse total, 663.379 t corresponderam ao terminal graneleiro (farelo de soja) e 39.086 t ao armazém convencional cujas operações se iniciaram em setembro/83.

A movimentação ferroviária atingiu um total de 8574 vagões, mostrando um crescimento de 67% em relação ao exercício anterior, tendo sido movimentadas 342.300 t.

- Estação Ferroviária Alfandegada de Uruguaiana - EFAU

A movimentação na EFAU, no decorrer do exercício de 1983, foi de 87.498 t, significando um decréscimo de 33,6% em relação ao ano anterior. Desse total, 27.940 t corresponderam à operação de transbordo de "containers" (1397 unidades), que também apresentou decréscimo (- 18,5 %m tonelagem).

O armazém convencional de Uruguaiana movimentou 1892 t (+84,4%).

A movimentação ferroviária atingiu 2194 vagões na EFAU e 54 vagões no armazém convencional, totalizando 2248 unidades (-27,2%), com movimentação de 89.200 t.

RECEITA E DESPESA

A receita total do exercício foi de Cr\$ 6.967,8 milhões, mostrando um crescimento, em valor nominal, de 165,9% em relação ao ano anterior. A receita operacional (Cr\$ 6.817,0 milhões), equivalente a 97,8% da receita total, apresentou um crescimento de 168,0% (valor nominal).

A despesa total foi de Cr\$ 6.030,2 milhões acusando um crescimento, em valor nominal, de 166,8%. A despesa operacional (Cr\$ 4.978,1 milhões), equivalente a 82,6% da receita total, cresceu 172,7% (valor nominal).

A despesa com pessoal e encargos totalizou Cr\$ 1.429,6 milhões (23,7% do total da despesa), decrescendo de 2,9% em relação ao exercício anterior a incidência dessa despesa em relação à despesa total.

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

	Cr\$ 10 ⁶
1. Receitas Operacionais	6.863,2
2. Despesas Operacionais	5.956,2
3. RESULTADO OPERACIONAL (1 - 2).....	907,0
4. Receitas Não Operacionais	31,2
5. Despesas Não Operacionais	0,6
6. RESULTADO NÃO OPERACIONAL (4 - 5)	30,6
7. RESULTADO DA CORREÇÃO MONETÁRIA	723,8
8. RESULTADO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA (3 + 6 - 7)	213,8
9. PROVISÃO P/IMP.RENDA E PARTIC.EMPREGADOS	114,4
10. LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO (10 - 9)	99,4
11. CONSTITUIÇÃO DA RESERVA LEGAL	5,0
12. SALDO À DISPOSIÇÃO DA ASSEMBLÉIA	94,5

INVESTIMENTOS

No exercício de 1983, a AGEF realizou investimentos provenientes de recursos próprios, no valor de Cr\$ 197,9 milhões, dos quais Cr\$ 174,2 milhões se destinaram ao atendimento de missões atribuídas pela RFFSA. Os principais investimentos referiram-se ao Terminal de Barreiro (Cr\$ 21,8 milhões), ao Terminal Pátio de Arará (Cr\$ 28,1 milhões) e à operação Enlonamento (Cr\$ 41,0 milhões).

PESSOAL

Para atender à expansão das atividades da AGEF, foram admitidos 253 novos empregados, principalmente para a lotação dos órgãos e atividades criados no exercício.

O efetivo da AGEF, em 31/12/83, era de 713 empregados.

CAPITAL SOCIAL

No decorrer do exercício, o capital social da AGEF foi elevado de Cr\$ 1.263,6 milhões para Cr\$ 2.867,9 milhões.

EMPRESA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA S.A.-ENGEFERGENERALIDADES

Não obstante a limitada disponibilidade de recursos financeiros e as desfavoráveis condições climáticas, caracterizadas pela intensidade e constância das chuvas durante o ano de 1983, pôde a ENGEFER levar a cabo as missões que lhe foram confiadas, de forma compatível com os recursos disponíveis.

- Na Ferrovia do Aço, principal empreendimento a cargo da Empresa, a plataforma ficou praticamente concluída, tendo sido iniciada a superestrutura com o lançamento de 34 km da via permanente na frente Norte de lançamento (interligação do Ramal de Paraopeba, em Caetano Lopes, com o Pátio Cel. João Carlos Guedes), e na frente Sul (interligação com o Ramal de São Paulo, em Saudade).
- Na Ligação Araguari - Patrocínio, foi entregue à RFFSA, para operação plena, o trecho Celso Bueno-Araguari. As obras no trecho restante Celso Bueno-Patrocínio tiveram sua execução paralizada no início de 1983, devido à falta de recursos.
- Na Ligação Guarapuava-Cascavel, subtrecho Guarapuava-Coioxim, os serviços de terraplenagem foram realizados em ritmo compatível com o reduzido plano de trabalho estabelecido.
- A Empresa teve participação ativa no desenvolvimento dos diversos projetos para a implantação dos sistemas do Trem Metropolitano de Belo Horizonte (DEMETRÔ) e da coordenação, controle e assessoramento técnico das obras de infra-estrutura, e, principalmente das obras de superestrutura e dos projetos de implantação dos sistemas do Trem Metropolitano do Recife (METROREC).
- Por solicitação da RFFSA, a ENGEFER deu início a elaboração do Projeto Final de Engenharia da Via Permanente do Pátio D. Pedro II (trecho D. Pedro II - São Cristovão), no Rio de Janeiro, participando do Programa Global de Modernização do Sistema Ferroviário daquela Empresa.
- Como contribuição, tecnológica, a ENGEFER a pedido do Ministério dos Transportes, e juntamente com outros órgãos estatais, promoveu o I Encontro de Ciência e Tecnologia em Transportes, no período de 16 a 17 de novembro de 1983, do qual participaram profissionais interessados no desenvolvimento e aprimoramento do setor dos transportes.

Visando ao aperfeiçoamento profissional, foi realizado na Empresa, em convênio com a UFRJ, o 2º Curso de Atualização em Engenharia Ferroviária, com a participa

ção de engenheiros da UFRJ, RFFSA e ENGEFER.

PRINCIPAIS ATIVIDADES NO EXERCÍCIO

- FERROVIA DO AÇO

Ao fim do exercício, a situação do trecho prioritário da Ferrovia do Aço (Jeceaba-Itutinga), com 319 km de extensão total, era a seguinte:

- Infra-estrutura

Dos 72 túneis previstos foram vazados 71 e das 95 obras de arte especiais estão concluídas 91. Os resultados alcançados, em termos de quantitativos físicos são os seguintes:

DISCRIMINAÇÃO	TOTAL PREVISTO	REALIZ./83	ACUMULADO	%
Terraplenagem (escavação-10 ³ m ³)	146.350	137	142.873	98
Túneis (penetração, em metros)	51.524	139	51.468	99
Pontes/Viadutos (comprimento virtual executado, em metros)	27.888	466	27.046	97

Computando-se todos os serviços referentes a cada uma das obras consideradas, ou seja obras complementares e de drenagem em terraplenagem, de revestimento e drenagem em túneis e de acabamento nas pontes e viadutos, além de obras de proteção e de eliminação de interferências ao longo de toda a infra-estrutura, a situação, em termos percentuais, era a seguinte: terraplenagem - 97%, túneis - 95%; pontes e viadutos - 97%; plataforma - 95%.

As obras de interligação com o Ramal de Paraopeba, Pátio Coronel João Carlos Guedes e Acesso a Saudade, foram direcionadas no sentido de oferecer condições ao lançamento da superestrutura ferroviária naqueles trechos.

Foram, ainda, desenvolvidos diversos estudos e projetos na área geotécnica e executadas obras de recuperação de taludes e de ampliação dos sistemas de drenagem superficial e profunda, com a finalidade de garantir a estabilidade dos cortes e aterros que apresentaram problemas decorrentes da grande incidência de chuvas fortes.

- Superestrutura

Deu-se início ao lançamento da superestrutura, em duas frentes, a cargo do 29 Batalhão Ferroviário. Ao fim do exercício haviam sido lançados 34 km, de via (11,8 km com acabamento final).

Em termos de material, haviam sido recebidos (acumulado), 40.160 t de trilhos TR-68 Niobrás 200, já tendo sido aplicados 4.394 t, e 3.054 t de trilhos TR-68 Aço Carbono; materiais diversos de fixação e 172.000 dormentes de madeira (tratados e não tratados), já tendo sido aplicadas 78.400 unidades.

Foram executados tratamentos de dormentes nas usinas de Bauru (FEPASA) e Goiânia (RFFSA) e o seu emplacamento, em Caetano Lopes, pelo 29 Batalhão Ferroviário, responsável pelo assentamento da via na frente Norte.

A soldagem dos trilhos foi executada no estaleiro da RFFSA, em Barra do Pirai.

- Sistemas

Além de substancial participação de elementos especializados da ENGEFER junto ao PELTREC, na elaboração dos trabalhos referentes a sinalização, comunicação, telecontrole, eletrificação, tração e estudos operacionais, a Empresa desenvolveu, para aquele órgão da RFFSA, as seguintes atividades:

- . elaboração do projeto elétrico detalhado das subestações de tração e cabines de seccionamento;
- . estudos de implantação da linha de transmissão de 138 KV (Saudade-Bom Jardim);
- . elaboração (início) dos projetos executivos das rotas dos cabos existentes entre as estações de microondas e pátios;
- . terraplenagem e drenagem das áreas das subestações, das cabines seccionadoras e dos "relay-rooms";
- . estocagem de materiais de sistemas nos depósitos da RFFSA situados nos pátios Coronel João Carlos Guedes, Itutinga e Saudade; e
- . execução de 220 fundações de postes da rede aérea na plataforma da Ferrovia.

- Desapropriação

Das 560 propriedades do trecho prioritário, 411 (73%) já têm escritura e carta de sentença registradas ou permissão de uso e 67 (12%) estão com as a

ções em andamento.

ARAGUARI-CELSO BUENO-PATROCÍNIO

- Trecho Araguari-Celso Bueno

Foi entregue à RFFSA, para operação, o trecho acima citado, com as seguintes características:

. Extensão.....	120 km
. Raio mínimo	900 m
. Bitola	1,00 m
. Rampa máxima	1%
. Trem-tipo	TB 32
. Volume de terraplenagem	4.876,0 x 10 ³ m ³
. Comprimento total das pontes e viadutos	1.529 m

Por falta de recursos, não foram concluídos alguns serviços de acabamentos, o que não impede a operação plena da Ferrovia.

O custo total da obra (valor médio de 83) foi de Cr\$ 27,3 bilhões.

Desapropriação

Das 88 ações de desapropriação foram obtidos os títulos de 62 (70%) propriedades, 13 (15%) ações estão em fase de liquidação e 13 (15%) estão em andamento.

- Trecho Celso Bueno-Patrocínio

Os trabalhos encontram-se paralizados por não terem sido alocados recursos para a sua execução. As escavações já realizadas (913.000 m³) representam 17% do total previsto.

Foi concluída a terraplenagem do Terminal de Monte Carmelo.

FERROVIAS DO CARVÃO

A Empresa participou de estudos econômicos sobre o escoamento do carvão no Baixo Jacuí, no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina.

Nesse último Estado, os estudos realizados pela ENGEFER indicaram medidas a serem adotadas a curto, médio e longo prazo para melhorar a operação da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, hoje Divisão Operacional - Tubarão, medidas essas que já foram adotadas, parcialmente, pela RFFSA.

No Rio Grande do Sul, as obras não foram consideradas prioritárias e, em con

sequência, deixaram de ser iniciadas.

A ENGEFER suspendeu a distribuição de ações de desapropriação e está tomando providências para desistências das que foram distribuídas e restituição das importâncias depositadas em Juízo.

MALHA FERROVIÁRIA DO ESTADO DO PARANÁ

Em elaboração os projetos finais de infra-estrutura do trecho Goioxim-Cascavel e do contorno da cidade de Cascavel.

As obras do trecho Guarapuava-Goioxim prosseguiram em ritmo lento, compatível com os recursos liberados.

TREM METROPOLITANO DO RECIFE

- Contrato ENGEFER-EBTU

A ENGEFER assinou, em abril de 1983, contrato com a EBTU para a prestação de serviços de engenharia ao Consórcio do Trem Metropolitano do Recife - METROREC.

As atividades contratuais, na área de engenharia civil, constam da fiscalização, acompanhamento e supervisão das obras de terraplenagem, de construção de obras de arte especiais e de construção das edificações (estações e centro de controle de operações).

Na área dos sistemas operacionais, essas atividades compreendem o exame dos projetos dos sistemas e assessoria ao METROREC, as discussões com os contratantes, bem como, futuramente, a fiscalização da implantação desses sistemas.

- Relatório de Avaliação

A ENGEFER elaborou, em Ago/83, um Relatório de Avaliação do empreendimento, através do qual foram feitas sugestões e recomendações ao METROREC.

Com base nesse relatório, o METROREC criou um Grupo de Trabalho que vem atuando voltado para esses objetivos, tendo sido solucionados, desde então, inúmeros problemas e divergências técnicas que dificultavam o bom andamento do empreendimento.

- Situação das obras e projetos

Está reportada na parte deste Relatório dedicada ao Transporte Metropolitano.

TREM METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE

A ENGEFER assinou, com a EBTU, um contrato para a prestação de serviços de engenharia ao DEMETRÔ, na área de sistemas operacionais.

Essa atividade compreende a análise dos documentos técnicos que compõem o projeto e a assessoria ao DEMETRÔ nas discussões com os projetistas dos sistemas.

Foram elaborados os Diagramas de Precedência dos vários sistemas, visando ao controle global do empreendimento através do Sistema Integrado de Controle do Projeto, em via de implantação.

O andamento desses serviços está reportado na parte deste Relatório dedicada ao Transporte Metropolitano.

PÁTIO DA ESTAÇÃO D. PEDRO II

No 2º semestre de 1983 realizaram-se as atividades necessárias à elaboração do Projeto Final de Engenharia de Via Permanente do Pátio da Estação D. Pedro II - São Cristóvão, no Rio de Janeiro, de acordo com a orientação da RFFSA de atribuir à ENGEFER o desenvolvimento do referido projeto.

Os trabalhos de campo compreenderam, basicamente, a implantação do sistema de poligonais e do sistema de referências de nível, os cadastramentos e levantamentos planialtimétricos de áreas, plataformas e linhas, além do acompanhamento dos serviços geotécnicos contratados.

Quanto à parte de escritório, foram realizados os desenhos relativos aos levantamentos efetuados, os estudos e ensaios para a implantação do novo leiaute proposto e desenvolvidas e apresentadas as diversas alternativas para o sistema de drenagem do pátio.

ANEL FERROVIÁRIO DE BELO HORIZONTE

Estudadas novas alternativas para a interligação da Ferrovia do Aço com a malha existente em Belo Horizonte.

OUTROS ESTUDOS REALIZADOS PARA A RFFSA

- Para a SR.2

- . Projeto de estabilização e consolidação do corte C-81, no trecho Araguari-Goiandira.

- Para a SR.3

- . Processamento e análise dos resultados de simulações de marcha em trechos da Linha do Centro, de vários tipos de composição, para subsidiar estudos visando à definição de novo trem-tipo operacional destinado ao transporte de minério.
- . Análise do plano de vias sinalizadas e atualização do cadastro da Linha do Centro.

- Para a SR.6

- . Projeto da infra e da meso-estrutura da nova ponte sobre o Rio Piratini.

PESSOAL

O efetivo de pessoal da ENGEFER, ao fim do exercício, era de 791 empregados, dos quais 250 de nível superior.

MOVIMENTO FINANCEIRO

- Recebimentos e Aplicação de Recursos de Capital

Em 1983, foram recebidos recursos orçamentários no valor de Cr\$ 42,8 bilhões, tendo sido aplicado o total de Cr\$ 42,0 bilhões, conforme discriminado:

Ferrovia do Aço	40,1
Ligação Araguari-Celso Bueno-Patrocínio ...	<u>1,9</u>
	42,0

Existiam ainda, em 31.12.83, obras e serviços a pagar no total de Cr\$ 9,1 bilhões, dos quais Cr\$ 8,0 bilhões referem-se a reajustes contratuais.

CAPITAL SOCIAL

No decorrer do exercício, o capital social da ENGEFER foi elevado de Cr\$ 450,0 milhões para Cr\$ 890,0 milhões.

EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S.A. - TRENSURBGENERALIDADES

A TRENSURB deu prosseguimento, no exercício, à execução das obras e serviços previstos para a implementação da 1ª etapa (Porto Alegre-Sapucaia do Sul) do projeto de implantação e exploração de um serviço de trens urbanos na Região Metropolitana de Porto Alegre, ligando a capital do Estado à cidade de Novo Hamburgo, numa extensão total de 42,7 km.

O estado atual das obras e a programação estabelecida para 1984 permitem prever o início da operação simulada do sistema (marcha branca) para janeiro de 1985.

SITUAÇÃO DO PROJETO

Ao fim do exercício, a situação do Projeto em sua primeira etapa (Porto Alegre-Sapucaia do Sul), com 26,7 km de extensão, era a seguinte:

- Desapropriações

Mudanças no projeto original, na área central de Canoas, provocaram a necessidade de algumas novas desapropriações, já em curso. O valor total aplicado no exercício foi de Cr\$ 42,3 milhões.

- Via. Estações

Das quinze estações previstas, foram concluídas 2 (Rodoviária e Farrapos), estando as outras 13 em execução, das quais 6 com mais de 95% das obras já executadas. Em termos globais, o percentual de execução, até 31.12.83, foi de 85%.

. Obras de Arte Especiais

Dos 12 viadutos previstos (ferroviários e rodoviários), com extensão total de 2103 m, foram concluídos 9 (1884 m), estando 3 em execução (219 m).

As duas pontes ferroviárias, sobre o rio Gravataí e sobre o arroio Sapucaia, com 256,6 m e 38,6 m de extensão, respectivamente, já haviam sido

cluídas no exercício de 1982.

Foram concluídas, também, a conexão (rodoviária) com a Av. Castelo Branco, em Porto Alegre, com 912 m de extensão total, e a passagem (ferroviária) sob a mesma avenida, com 66,6 m de extensão, encontrando-se em fase de acabamento as bacias ferroviária e rodoviária, sob a Av. Voluntários da Pátria, em Porto Alegre, com 54 m e 82 m de extensão total, respectivamente.

Das 15 passarelas de acesso às estações e/ou transposição da faixa de domínio, com extensão total de 2236,5 m, ficaram concluídas 9 (1312 m), achando-se 2 em execução (325 m) e 4 em fase de licitação (599,5 m).

Foram ainda concluídas 6 passagens subterrâneas para pedestres.

No seu conjunto, as obras de arte especiais alcançaram, em 31.12.83, um percentual de execução de 95%.

. Infra-estrutura da Via

Toda a extensão do trecho (26,7 km) está em execução, com diferentes estágios de adiantamento, já tendo sido concluídos 2,5 km. Em termos globais, em 31.12.83, já estavam executados 83% do total previsto.

. Superestrutura da Via

Os serviços foram iniciados em 12,6 km, apresentando uma realização acumulada de 12%.

. Eletrificação

Até 31.12.83, estavam em execução as três subestações previstas (Farrapos, Fátima e São Luiz) com 85% das obras civis das duas primeiras já executados (14% para São Luiz) e 30% da montagem (26% para São Luiz) já concluídas. Quanto à rede aérea, achavam-se concluídos 25%.

- Pátio

. Obras Civis

Os serviços de infra-estrutura do pátio foram praticamente concluídos em 1983, dependendo ainda de alguns arremates, principalmente em áreas destinadas à instalação de canteiros de obras de firmas empreiteiras.

. Prédios

Os prédios do depósito e da oficina de material rodante, em construção, apresentavam, em 31.12.83, uma execução acumulada de 48% e 36%, respectivamente. Durante o exercício foi ainda realizada a concorrência para a construção do edifício onde ficarão localizados o Centro de Controle Operacional e o Centro Administrativo, já tendo sido iniciadas as obras.

. Superestrutura

Os serviços executados prenderam-se ao feixe de estacionamento, correspondendo às atividades de lançamento de grade, lançamento de aparelhos de mudança de via e solda.

. Eletrificação

Foram concluídos os serviços relativos à posteação: execução das bases e colocação dos postes.

- Sistemas

. Sinalização

. Sinalização de Campo

Contrato assinado em setembro/83, com eficácia em dezembro/83. O projeto geral do sistema já foi concluído, estando os demais projetos em andamento.

. Controle de Tráfego

Foram assinados os contratos para o fornecimento dos sistemas de controle de tráfego setorial (CTS) e de controle de tráfego centralizado (CTC).

. Telecomunicações

Foi realizado, no decorrer do exercício, a licitação internacional para fornecimento dos subsistemas de telecomunicações, estando a mesma em fase de homologação pelo BIRD.

PESSOAL

O efetivo de pessoal da TRENSURB, em 31.12.83, situou-se em 150 empregados.

Durante o exercício, foi elaborado o programa de treinamento (inclusive manuais) de pessoal para a operação dos trens, a ser implementado no decorrer de 1984.

LICITAÇÕES E CONTRATOS

No âmbito do Acordo de Empréstimo celebrado com o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento-BIRD, foram concretizadas 6 concorrências públicas internacionais, relativas ao fornecimento de equipamentos de manutenção do material rodante; fornecimento e implantação de sistemas de sinalização e segurança; fornecimento de materiais e equipamentos para a implantação da rede aérea; construção da infra-estrutura da via e de obras civis no município de Canoas e construção do Centro de Controle Operacional e Administrativo.

Ao fim do exercício, estavam em andamento outras 11 concorrências, relativas a equipamentos de manutenção de material rodante, rede aérea e via permanente, sistemas de telecomunicações e eletrificação, construção civil, infra-estrutura da via e sistemas diversos.

Fora do Acordo, foram concretizadas outras 20 licitações compreendendo a execução de obras, prestação de serviços e fornecimento de equipamentos e/ou materiais.

Em termos de serviços de consultoria, tiveram andamento os trabalhos relativos aos seguintes Estudos: Gerenciamento e Operação e Viabilidade Sócio-Econômica da 2ª etapa do Projeto (Sapucaia do Sul-Novo Hamburgo).

No decorrer do exercício, a TRENSURB celebrou com empresas nacionais e estrangeiras um total de 43 contratos.

ORIGEM E APLICAÇÃO DOS RECURSOS RECEBIDOS

No decorrer do exercício, a TRENSURB recebeu recursos no montante de Cr\$ 23,6 bilhões, conforme mostrado a seguir:

FONTES	(1)			Cr\$ 10 ⁶	
	ORÇAMENTO 82	ORÇAMENTO 83	TOTAL	%	
RFFSA	648	12.080	12.728	53,9	
EBTU	429	2.000	2.429	10,3	
EST.RGS	135	1.100	1.235	5,2	
BIRD	-	7.203	7.203	30,5	
TOTAL	1.212	22.383	23.595	100,0	

(1) Refere-se aos valores do orçamento de 1982 recebidos em 1983.

A aplicação de recursos, envolvendo recursos nacionais (comprometimento de recursos até 31/12/83) e recursos retirados do financiamento do BIRD, até 31/12/83, foi a seguinte:

	Cr\$ 10 ⁶
<u>Custeio</u>	<u>923,2</u>
. Pessoal	692,6
. Outros	230,6
<u>Capital</u>	<u>23.709,2</u>
. Estudos e Projetos, Consultoria	2.032,8
. Desapropriações	43,8
. Obras e serviços	21.515,7
. Outros	116,9
<u>Serviço da Dívida</u>	<u>277,3</u>
Total	24.909,7

CAPITAL SOCIAL

Durante o exercício, o capital social subscrito da TRENSURB atingiu a Cr\$ 34.075.872.694,00, passando a ser a seguinte a composição acionária:

. RFFSA	64,91%
. EBTU	28,37%
. Estado do Rio Grande do Sul	4,88%
. Município de Porto Alegre	1,80%
. Banco de Desenv.do Extremo Sul-BRDE	<u>0,04%</u>
	100,00

A N E X O S

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL - SOCIEDADE ANÔNIMA
(CGC 33613332/0001-09)

BALANÇOS PATRIMONIAIS

LEVANTADOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1983 E 1982

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

	EXERCÍCIOS		P A S S I V O	EXERCÍCIOS	
	1983	1982		1983	1982
A T I V O					
ATIVO CIRCULANTE			PASSIVO CIRCULANTE		
DISPONIBILIDADES	210.355	103.097	Fornecedores e Emprestatários	593.471	147.552
Bens Imóveis	9.390	4.813	Financiamentos (NOTA 7)	83.183	39.143
Bancos e Movimento	106	20	Pessoal a Pagar	443.691	78.128
OUTROS REALIZAVELIS NO EXERCÍCIO SUBSEQUENTE	9.284	4.793	Encargos Sociais	431	178
198.124	97.376		Credores por Depósitos, Cauções e Serviços	7.766	3.992
Outros Oneratos (NOTA 3)	130.297	47.651	FGTS a Liquidar	20.475	7.668
Estoque	11.764	28.964	Provisões Diversas (NOTA 11)	2.063	1.027
Estoque	56.123	28.964		35.862	17.416
Materiais	43.805	25.312	PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	2.782.834	838.531
Produtos em Processo de Fabricação	11.919	3.314	Financiamentos (NOTA 7)	2.573.798	804.888
Material em Transitio	11.919	3.314	FGTS - Não Oportantes	15.003	3.109
APLICAÇÃO DE RECURSOS EM DESPESAS DO EXERCÍCIO	2.841	908	Outras Obrigações (NOTA 8)	194.033	30.534
SEGUINTE	2.841	908		-	-
Despesas Pagas Antecipadamente	66.661	12.411	RESULTADO DE EXERCÍCIOS FUTUROS	-	-
ATIVO REALIZAVEL A LONGO PRAZO			Receitas de Exercícios Futuros	-	968
Depósitos Compulsórios e Judiciais	1.153	831	Transações Internas	-	(993)
FGTS - depósitos não oportantes	15.003	3.109	PATRIMÔNIO LÍQUIDO	5.852.013	2.150.069
Empresas Controladas ou Coligadas	14.138	151	-Capital (NOTA 9)	2.104.400	1.065.295
Outros Oneratos (NOTA 4)	36.367	8.320	Reserva de Capital	3.744.664	1.177.063
ATIVO PERMANENTE	8.951.302	3.020.619	Lucros ou Prejuízos Acumulados	2.949	(92.289)
INVESTIMENTOS	49.817	13.004			
Participação em Empresas Controladas ou Coligadas (NOTA 5)	49.425	12.859	TOTAL DO PASSIVO	9.228.318	3.136.127
Participação em Outras Empresas	392	145			
ATIVO IMOBILIZAVEL (NOTAS 2 E 6)	8.811.495	2.989.139			
OFERIDO	89.990	18.476			
TOTAL DO ATIVO	9.228.318	3.136.127			

As notas explicativas fazem parte integrante das demonstrações financeiras

Paulo P. Martins
PAULO P. MARTINS
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTABILIDADE
TEC. CONTÁB. CRC-PA 005.883-B
CPF-019359297/73

Carlos A. Heber
CARLOS A. HEBER
PRESIDENTE
PROFISSIONAL
CPF-00105362/73

Waldy C. M. Andrade
WALDY C. M. ANDRADE
CHEFE DE CONTROLE
CONTADOR CRC-PA 010387/9
CPF-00034835/87

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÕES DOS PREJUÍZOS ACUMULADOS

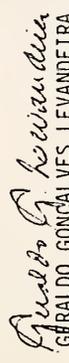
REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1983 E 1982

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

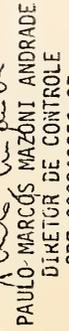
	<u>1 9 8 3</u>	<u>1 9 8 2</u>
PREJUÍZOS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	(92.289)	(8.135)
AJUSTES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	93.438	-
	1.149	(8.135)
SALDO AJUSTADO NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	-	-
TRANSFERÊNCIA PARA PREJUÍZOS ACUMULADOS	1.800	(7.953)
CORREÇÃO MONETÁRIA DE LUCROS ANTERIORES	-	(76.201)
PREJUÍZO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	<u>2.949</u>	<u>(92.289)</u>
LUCROS ACUMULADOS NO FIM DO EXERCÍCIO		

As notas explicativas fazem parte integrante das demonstrações financeiras


 CARLOS ALOYÍSIO WEBER
 PRESIDENTE
 CPF-001053682-53


 GERALDO GONÇALVES LEVANDEIRA
 CHEFE DEPT.º. GERAL CENT. CONTABIL
 TEC. CONTAB. CRC-RJ 005883-8
 CPF-019552097-15


 WALDYR/CID MARTINEZ
 CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
 CONTADOR CRC-RJ 010387-9
 CPF-019374647-68


 PAULO-MARCÓS MAZONI ANDRADE
 DIRETOR DE CONTROLE
 CPF-000348356-87

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

CGC 33613332/0001-09)

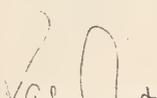
DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS

REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINADOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1983 E 1982

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

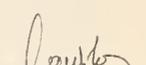
	<u>1983</u>	<u>1982</u>
RECEITAS LÍQUIDAS DOS SERVIÇOS	456.776	209.717
RECEITA COMPLEMENTAR	<u>14.679</u>	<u>14.986</u>
TOTAL DAS RECEITAS	471.455	224.703
CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS	<u>(413.113)</u>	<u>(193.266)</u>
LUCRO BRUTO	58.342	31.437
DESPESAS OPERACIONAIS		
Despesas com as Vendas	(2.983)	(2.202)
Despesas Gerais e Administrativas	(47.455)	(22.644)
Despesas Financeiras	(2.417)	(779)
MENOS: Receitas Financeiras	8.557	6.613
Outras Despesas Operacionais	<u>(4.035)</u>	<u>(2.104)</u>
TOTAL DAS DESPESAS OPERACIONAIS	(48.333)	(21.116)
LUCRO OPERACIONAL DOS TRANSPORTES EXCLUÍDOS AS PROVISÕES	10.009	10.321
Provisões Constituídas para Pessoal	<u>(26.755)</u>	<u>(16.685)</u>
PREJUÍZO OPERACIONAL DOS TRANSPORTES APÓS AS PROVISÕES	(16.746)	(6.364)
Receitas não Operacionais	9.931	5.785
Despesas não Operacionais	<u>(7.663)</u>	<u>(3.639)</u>
PREJUÍZO DO EXERCÍCIO ANTES DOS EFEITOS INFLACIONÁRIOS (NOTA 10)	(14.478)	(4.218)
RESULTADOS INFLACIONÁRIOS		
Resultado da Correção Monetária do Balanço	1.393.528	303.590
Outras Variações Monetárias	10.632	12.637
Resultado das Correções Monetária e Cambial dos Contratos de Financiamentos:		
Da Ferrovia do Aço	(427.383)	(65.268)
Dos Transportes Metropolitanos (Serviço Social)	(351.636)	(94.603)
De Locomotivas e Vagões	(332.292)	(96.692)
De Outros	<u>(278.371)</u>	<u>(131.647)</u>
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO (NOTA 2)	<u>- 0 -</u>	<u>(76.201)</u>

As notas explicativas fazem parte integrante das demonstrações financeiras.


PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356-87


WALOVERCIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTABILIDADE
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647-68


GERALDO GONÇALVES LEVANDEIRA
CHEFE DO DEPTO GERAL CENT. CONTABIL
TEC. CONTAB. CRC-RJ 005883-8
CPF-019552097-15


MARCOS ALOYÍSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682-53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

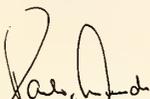
DEMONSTRAÇÕES DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS

REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1983 E 1982

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

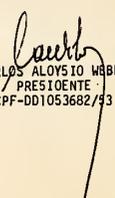
	<u>1983</u>	<u>1982</u>
ORIGENS DE RECURSOS		
Resultado do Exercício	- D -	(76.201)
Mais:		
Depreciação, Amortização e Exaustão	73.929	29.044
Correção Monetária e Cambial de Financiamentos a Longo Prazo	1.181.229	352.272
Variação do Resultado de Exercícios Futuros	25	704
Correção Monetária dos Créditos do 8NOES a Longo Prazo	17.493	-
Menos:		
Resultado da Correção Monetária do Balanço	<u>(1.393.528)</u>	<u>(303.590)</u>
Total Proveniente das Operações	(120.852)	2.229
Aumento do Passivo Exigível a Longo Prazo		
Financiamentos Obtidos	221.713	86.934
Outras Obrigações	10.865	5.069
Recursos Recebidos para Aumento de Capital	<u>265.367</u>	<u>99.755</u>
	<u>377.093</u>	<u>193.987</u>
APLICAÇÕES DE RECURSOS		
Parcela dos Financiamentos a Longo Prazo Transferida para Exigível a Curto Prazo	211.865	42.190
Aumento do Realizável a Longo Prazo	54.250	8.853
Integralização de novos Investimentos	13.026	4.044
Aquisição de Direitos do Imobilizado ao Custo	436.613	184.182
Adição ao Custo no Ativo Oferido	-	<u>62</u>
	<u>715.754</u>	<u>239.331</u>
DIMINUIÇÃO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO	<u>(338.661)</u>	<u>(45.344)</u>
	<u>377.093</u>	<u>193.987</u>
VARIAÇÃO NO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO		
ATIVO CIRCULANTE	107.258	43.142
PASSIVO CIRCULANTE	<u>(445.919)</u>	<u>(88.486)</u>
	<u>(338.661)</u>	<u>(45.344)</u>

As notas explicativas fazem parte integrante das demonstrações financeiras


PAULO MARCOS MAZONI ANORAE
 DIRETOR DE CONTROLE
 CPF-000348356/87


WALOVER CIO MARTINEZ
 CHEFE DA DIVISÃO DE CONTABILIDADE
 CONTADOR CRC-RJ 010387/9
 CPF-019374647/68


GERALDO GONÇALVES LEVANOEIRA
 CHEFE DO DEPTO GERAL CENTR. CONTABIL
 TÈC. CDNTAB. CRC-RJ 005.883-8
 CPF-019552097/15


CARLOS ALOYSIO WABER
 PRESIDENTE
 CPF-DD1053682/93

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(COC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO

REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1983 E 1982

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

DISCRIMINAÇÃO	CAPITAL	RESERVAS DE CAPITAL			RESULTADOS ACUMULADOS	TOTAL
		CORREÇÃO MONETÁRIA DO CAPITAL	RECURSOS EXTERNOS	TOTAL RESERVAS CAPITAL		
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981	512.925	488.492	63.881	552.373	(8.135)	1.057.163
AUMENTO DO CAPITAL SOCIAL:						
Correção Monetária do Capital-AG0-16-04-82	488.492	(488.492)	-	(488.492)	-	-
Reservas-Assembleia Geral-12.07 e 31.12.82	63.878	-	(63.878)	(63.878)	-	-
Recursos Recebidos	-	-	99.755	99.755	-	99.755
Correção Monetária do Exercício	-	1.039.105	38.200	1.077.305	(7.953)	1.069.352
Resultado do Exercício	-	-	-	-	(76.201)	(76.201)
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1982	1.065.295	1.039.105	137.958	1.177.063	(92.289)	2.150.069
Ajuste de Exercícios Anteriores (NOTA 14)	-	-	(16.002)	(16.002)	93.438	77.436
SALDOS AJUSTADOS EM 01 DE JANEIRO DE 1983	1.065.295	1.039.105	121.956	1.161.061	1.149	2.227.505
Reclassificação para o Passivo Exigível	-	-	(36.026)	(36.026)	-	(36.026)
AUMENTO DO CAPITAL SOCIAL:						
Correção Monetária do Capital-AG0-25-04-83	1.039.105	(1.039.105)	-	(1.039.105)	-	-
Recursos Recebidos da União	-	-	154.254	154.254	-	154.254
Variações Patrimoniais Líquidas	-	-	104	104	-	104
Correção Monetária do Exercício	-	3.295.044	209.332	3.504.376	1.800	3.506.176
Resultado do Exercício	-	-	-	-	-0-	-0-
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1983	2.104.400	3.295.044	449.620	3.744.664	2.949	5.852.013

As notas explicativas fazem parte integrante das demonstrações financeiras

Paulo Marcos
 PAULO MARCOS HAZONI ANDRADE
 DIRETOR/DE CONTROLE
 CPF-000348356/87

Malvino
 MALVINO MARTINIZ
 CHEFE DA DIVISÃO DE CONTABILIDADE
 CONTADOR CRC-RJ 010387/9
 CPF-019374647/68

Roberto Gonçalves
 ROBERTO GONÇALVES LEITE DE FREITAS
 CHEFE DO DEPTO. GERAL CENT. CONTABIL
 TEC. CONTAB. CRC-RJ 005.633-8
 CPF-019552097-15

Carlos Alberto
 CARLOS ALBERTO WEBER
 PRESIDENTE
 CPF-001056687/56

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÕES DAS RECEITAS E DESPESAS
REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FIMOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1983 E 1982
(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

R E C E I T A	V A L O R E S		D E S P E S A	V A L O R E S	
	1 9 8 3	1 9 8 2		1 9 8 3	1 9 8 2
<u>RECEITA LÍQUIDA DOS SERVIÇOS</u>			<u>CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS</u>		
Receitas dos Transportes Ferroviários	433.418	197.615	Via Permanente, Edifícios e Instalações	81.807	39.081
Receitas dos Transportes não Ferroviários	9.849	6.335	Eletrotécnica	15.144	7.347
Receitas Acessórias dos Transportes	3.461	671	Equipamento de Transporte	57.251	30.015
Aluguéis, Arrendamentos e Concessões	2.715	1.292	Demolições e Desmontagens de Equip'tos e Instalações	157	112
Receitas Financeiras	8.557	6.613	Depreciação e Anulação de Renovação	73.624	28.295
Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros sem Locali- zação de Despesas	3.436	1.613	Transportes	164.785	79.273
Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros com Locali- zação de Despesas	2.167	909	Despesas a Repartir	20.345	9.193
Receitas de Serviços Anexos	179	100	SUBTOTAL	413.113	193.266
Receitas Eventuais	1.446	847	<u>DESPESAS OPERACIONAIS</u>		
Receitas de Transportes em Serviços Internos	105	336	Despesas com Vendas	2.993	2.202
SUBTOTAL	14.679	14.986	Despesas Administrativas	57.641	28.920
SUBTOTAL	480.012	231.317	Despesas Gerais	16.559	10.410
RECEITA COMPLEMENTAR	9.931	5.785	Despesas Financeiras	2.417	779
Receitas não Operacionais	489.943	237.102	Outras Despesas	4.035	2.104
PREJUÍZO DO EXERCÍCIO ANTES DOS EFEITOS INFLAÇÃO VARIOS	14.478	4.218	SUBTOTAL	83.645	44.115
TOTAL	504.421	241.320	DESPESAS NÃO OPERACIONAIS	7.663	3.639
<u>APURAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO</u>			TOTAL	504.421	241.320
Receita Total do Exercício	489.943	237.102	<u>APURAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO</u>		
Correção Monetária do Balanço	1.393.528	303.590	Despesa Total do Exercício	504.421	241.320
Outras Variações Monetárias	10.632	12.637	Correção Monetária de Financiamentos	643.229	186.949
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	1.894.103	553.329	Correção Cambial de Financiamentos	746.453	201.261
TOTAL GERAL	- 0 -	76.201	TOTAL GERAL	1.894.103	629.530
TOTAL GERAL	1.894.103	629.530			

A notas explicativas fazem parte integrante das demonstrações financeiras.

Carlos A. Neves
CARLOS ALOYSIO NEBR
PRESIDENTE
CPF-001053682-53

Paulo Marcos
GERALDO GOMALVES LEVANDREIRA
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTABIL
TEC. CONTAB. CRC-RJ 005883-8
CPF-019525097-15

Waldyr Cid
WALDIR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTABIL
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647-68

Paulo Marcos
PAULO MARCOS MAZONI ANORDE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356-87

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/DDD1-09)

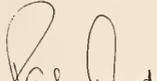
SALDOS DAS CONTAS DE RESERVAS

REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1983 E 1982

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

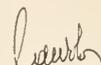
NATUREZA	1983	1982
RESERVAS DE CAPITAL		
VALOR ORIGINAL	152.747	65.672
ORÇAMENTO DA UNIDADE	151.992	65.054
FUNDO DE DESENVOLVIMENTO - FOAE	20	20
INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFE	18	18
FUNDO DE DESENVOLVIMENTO DE TRANSPORTES URBANOS - FDTU	701	573
RETIFICAÇÃO DE DÍVIDAS ATIVAS - SALDO PATRIMONIAL - CGT	7	7
DOAÇÃO MITSUI	9	-
CORREÇÃO MONETÁRIA	171.637	33.014
ORÇAMENTO DA UNIDADE	158.489	29.379
FUNDO DE DESENVOLVIMENTO - FOAE	580	214
INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFE	483	177
FUNDO DE DESENVOLVIMENTO DE TRANSPORTES URBANOS - FDTU	11.878	3.168
RETIFICAÇÃO DE DÍVIDAS ATIVAS - SALDO PATRIMONIAL - CGT	207	76
CORREÇÃO MONETÁRIA DO CAPITAL	3.295.044	1.039.106
RESERVAS COM RECURSOS ESPECIAIS		
VALOR ORIGINAL	62.405	31.148
FUNDO DE DESENVOLVIMENTO DE TRANSPORTES URBANOS - FDTU	237	331
PROGRAMA DE MOBILIZAÇÃO ENERGÉTICA - TRANSPORTES ALTERNATIVOS - PME	61.942	21.268
TRANSESP - PESQUISA E PLANEJAMENTO DO ESTADO DE SÃO PAULO S.A.	6	6
INVESTIMENTO ACORDO RFFSA X SENAI	198	149
INVESTIMENTO POR CONTA DO FUNDO SOCIAL	19	4
INVESTIMENTO REEMBOLSO - IAPAS	3	1
ADIANTAMENTO PARA AUMENTO DE CAPITAL - BNDE - CONTRATO 82220365	-	9.389
CORREÇÃO MONETÁRIA	62.831	8.123
FUNDO DE DESENVOLVIMENTO DE TRANSPORTES URBANOS - FDTU	4.459	2.629
PROGRAMA DE MOBILIZAÇÃO ENERGÉTICA - TRANSPORTES ALTERNATIVOS - PME	56.581	4.907
TRANSESP - PESQUISA E PLANEJAMENTO DO ESTADO DE SÃO PAULO S.A.	103	36
INVESTIMENTO ACORDO RFFSA X SENAI	1.666	549
INVESTIMENTO POR CONTA DO FUNDO SOCIAL	18	2
INVESTIMENTO REEMBOLSO - IAPAS	4	-
RESERVAS	3.744.664	1.177.063
VALOR ORIGINAL	215.152	96.820
CORREÇÃO MONETÁRIA	234.468	41.137
CORREÇÃO MONETÁRIA DO CAPITAL	3.295.044	1.039.106

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras.


 PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
 DIRETOR DE CONTROLE
 CPF-000348356-87


 WALDYR SID MARTINEZ
 CHEFE DA DIVISÃO DE CONTABILIDADE
 CONTADOR CRC-RJ D10387-9
 CPF-019374647-68


 GERALDO GONÇALVES LEVANDEIRA
 CHEFE DO DEPTO GERAL CENT. CONTÁBIL
 TEC. CONTAB. CRC-RJ ODS. 883-8
 CPF-019552097-15


 CARLOS ALDYSIO WEBER
 PRESIDENTE
 CPF-001053682-53

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM

31 DE DEZEMBRO DE 1983 E 1982

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

1. PRÁTICAS CONTÁBEIS

Na preparação e apresentação das demonstrações financeiras da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima ("REDE"), são observados os dispositivos da legislação tributária e das sociedades por ações e as diretrizes emanadas do Ministério dos Transportes.

As principais práticas contábeis adotadas são as seguintes:

a) Estoques:

Compostos principalmente de materiais nos almoxarifados, destinados à manutenção, conservação e benfeitorias dos equipamentos envolvidos nas atividades operacionais da Rede, são demonstrados ao custo médio de aquisição ou produção, inferior ao valor de mercado.

b) Ativo imobilizado:

Os principais bens componentes do ativo imobilizado, exceto imobilizações em andamento, são demonstrados pelos seus valores de reposição e/ou de mercado, ajustados, quando aplicável, para refletirem o desgaste físico e 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 quotas de depreciação e amortização e de correção monetária correspondentes ao mesmo período. Os valores desses bens são corrigidos monetariamente a partir de 1980. Os bens adquiridos a partir de 1º de janeiro de 1980 são demonstrados ao custo corrigido.

As imobilizações em andamento, que representam gastos destinados à expansão e aquisição de bens do imobilizado, são demonstradas ao custo acrescido de correção monetária, adicionando parcela da va

riação cambial plena, que excede à variação da Obrigação Reajustável do Tesouro Nacional, e de juros sobre financiamentos (item "d" abaixo).

Os demais bens estão avaliados ao custo corrigido monetariamente. As depreciações e amortizações do imobilizado foram calculadas a partir de 1969 e até 31 de dezembro de 1979 (antes do registro contábil do tombamento físico e avaliação mencionados acima) pelo método linear. Como resultado da nova avaliação em 1979, os saldos das depreciações acumuladas em 31 de dezembro de 1979, foram absorvidos pela avaliação efetuada e registrada naquela data. A partir de 1º de janeiro de 1980 a Rede passou a constituir provisão para depreciação, pelo método linear, com base em taxas anuais condizentes com a natureza e vida útil provável dos bens existentes em 31 de dezembro de 1979 e daqueles adquiridos posteriormente.

c) Participação em empresas controladas ou coligadas:

Investimentos em empresas controladas ou coligadas são demonstrados ao custo de aquisição, corrigido monetariamente.

d) Juros sobre financiamentos:

Pelo fato de quase a totalidade dos recursos provenientes de operações de financiamentos ter sido aplicada em investimentos fixos, os quais, pelas características peculiares da indústria ferroviária, apresentam prazos médios de retorno financeiro bastante superiores aos prazos contratuais dos financiamentos, os juros incorridos com as referidas operações financeiras são agregados, através de registro no grupamento das contas de imobilizações em andamento, aos valores do ativo imobilizado. A contabilização dos juros como acréscimo aos custos dos respectivos bens adquiridos, permite sua amortização em função da vida útil econômica dos bens e proporciona uma contraposição mais racional de custos e receitas, consoante instruções específicas do Ministério dos Transportes. Os juros capitalizados até 31 de dezembro de 1979, foram revertidos em 1980, através do reconhecimento da nova avaliação do ativo imobilizado.

e) Diferido:

São diferidos os excessos entre as variações monetárias, relativas aos financiamentos obtidos para o projeto de construção da Ferrovia do Aço, e a correção monetária dos respectivos custos incorridos.

Este ativo será amortizado no prazo de dez anos, após o início das operações do referido projeto.

f) Serviços ferroviários ressarcidos pela União:

Os ressarcimentos da União para cobertura de insuficiência tarifária dos serviços sociais e serviços antieconômicos mantidos pela Rede são refletidos nas receitas operacionais do exercício.

g) Provisão para contingências:

As prováveis perdas decorrentes de processos judiciais pendentes de solução, sempre que quantificáveis, são provisionadas na data do balanço.

2. MUDANÇA NAS PRÁTICAS CONTÁBEIS

De acordo com as prerrogativas do Decreto-Lei 2029/83, e instruções do Ministério dos Transportes, a RFFSA, no exercício de 1983, incorporou ao ativo imobilizado, parte da variação cambial dos financiamentos que excedeu a variação nominal das Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional. A referida parcela de 491.750 foi limitada ao montante necessário para eliminar o resultado negativo do exercício. Anteriormente, exceto quanto à parcela mencionada na Nota 1-e, a referida variação cambial era refletida diretamente nos resultados quando incorridas.

Como decorrência desta mudança, o resultado líquido do exercício findo em 31 de dezembro de 1983 ficou afetado no valor da referida parcela.

A variação cambial dos financiamentos incorrida no exercício de 1983, foi apropriada nas demonstrações financeiras como segue:

. Debitada ao resultado do exercício	746.453
. Incorporada ao custo de aquisição do imobilizado (Dec.Lei 2.029/83)	491.750
. Diferida (Nota 1-e)	86.083
Total da variação cambial	<u>1.324.286</u>

3. DÉBITOS DE CLIENTES

	<u>31 DE</u>	<u>DEZEMBRO DE</u>
	<u>1983</u>	<u>1982</u>
Empresas Siderúrgicas e de Mineração	71.493	31.231
Empresas Petrolíferas (*)	13.111	3.650
Indústrias de Cimento	2.688	542
Outras Empresas	20.554	6.884
Entidades Públicas	564	142
Tráfego Mútuo a Receber	17.438	3.739
Serviços Executados a Terceiros	1.298	396
Fretes a Receber	775	753
Aluguéis, Arrendamentos e Concessões	262	108
Estadias e Armazenagens a Receber	<u>2.145</u>	<u>312</u>
	130.328	47.757
Provisões para Devedores Duvidosos	(<u>31</u>)	(<u>106</u>)
	<u>130.297</u>	<u>47.651</u>

(*) O crédito da Petrobrás Distribuidora S.A., em 31.XII.83, era de 55.640.

4. OUTROS DIREITOS - LONGO PRAZO

	<u>31 DE DEZEMBRO DE</u>	
	<u>1983</u>	<u>1982</u>
Insuficiência de Subvenção	1.298	1.298
Ministério dos Transportes - Variação Cambial (NOTA 13)	19.489	-
Consórcio Metropolitano de Recife	1.218	43
Consórcio Metropolitano de Belo Horizonte	14.032	6.667
Outros Valores a Receber	<u>330</u>	<u>312</u>
	<u>36.367</u>	<u>8.320</u>

O saldo de 1.298 refere-se a Insuficiência de Subvenção de exercícios anteriores à 1976, que a Rede está pleiteando ser parcialmente reembolsada pela União Federal, através do encontro de contas no montante de 592 (NOTA 8).

5. INVESTIMENTOS - EMPRESAS CONTROLADAS OU COLIGADAS

	<u>31 DE DEZEMBRO DE</u>	
	<u>1983</u>	<u>1982</u>
Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A-TRENSURB	39.872	10.122
Rede Federal de Armazens Gerais Ferroviários S/A-AGEF	7.279	2.499
Empresa de Engenharia Ferroviária S/A-ENGEFER (NOTA 15)	<u>2.274</u>	<u>886</u>
	49.425	13.507
Investimentos a integralizar (TRENSURB)	<u>-</u>	(<u>648</u>)
	<u>49.425</u>	<u>12.859</u>

Estas Empresas desenvolvem atividades de apoio às operações da Rede, sendo que a ENGEFER é responsável pelo desenvolvimento de projetos e construções ferroviárias, a AGEF por uma rede de armazéns gerais para apoio na venda de fretes ferroviários e a TRENSURB pelo transporte de passageiros da Grande Porto Alegre.

6. ATIVO IMOBILIZADO

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1983	1982
Via Permanente, Edifícios e Instalações	5.112.875	1.937.108
Equipamentos dos Transportes Ferroviários	1.499.403	516.950
Outros Equipamentos dos Transportes	9.272	3.067
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	92.307	27.188
Outras Imobilizações Tangíveis	<u>64.905</u>	<u>24.099</u>
	6.778.762	2.508.412
(-) Depreciação Acumulada	(383.172)	(106.043)
	6.395.590	2.402.369
Imobilizações em Andamento	2.415.835	586.744
Imobilizações Intangíveis	<u>70</u>	<u>26</u>
	<u>8.811.495</u>	<u>2.989.139</u>

Imobilizações em Andamento incluem 771.735 (183.123 em 1982) referentes ao projeto da Ferrovia do Aço.

7. FINANCIAMENTOS

DISCRIMINAÇÃO	VENCIMENTO	1983		1982	
		CIRCULANTE	LONGO PRAZO	CIRCULANTE	LONGO PRAZO
FINANCIAMENTOS EM MOEDA NACIONAL					
BANCO DO BRASIL S/A	1993	26.054	157.230	3.950	55.392
B N O E S	1998	108.192	612.338	30.020	241.307
CAIXA ECONOMICA FEDERAL	1993	16.932	131.984	3.658	68.410
FINANCIADORA DE ESTUDOS E PROJETOS	1986	34	62	13	-
PETRÓLEO BRASILEIRO S/A	1987	1.865	1.475	791	1.352
PETROBRÁS FERTILIZANTES S/A	1990	174	3.949	-	-
		153.251	907.038	38.462	286.456
FINANCIAMENTOS EM MOEDA ESTRANGEIRA					
B N O E S	1995	52.998	231.105	1.717	66.358
CAIXA ECONOMICA FEDERAL	1991	23.063	134.181	3.703	37.900
BANCO DO BRASIL S/A	1999	107.363	383.509	7.948	101.547
KREITANSTALT FÜR WIEDERAUFBAU	1990	3.129	14.411	960	4.982
THE FIRST NATIONAL BANK OF BOSTON	1984	1.300	-	369	311
BANQUE DE L'UNION EUROPEENE	1992	5.654	32.051	1.465	11.756
BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA	1991	8.605	36.025	1.733	10.751
BANK OF MONTREAL	1984	1.683	-	453	421
EXPORT DEVELOPMENT CORPORATION	1992	-	1.676	-	-
EXPORT IMPORT BANK OF THE UNITED STATES	1989	11.543	27.157	2.632	8.085
GAHZ MAVAG LOC.CAR.MAN.MEC. ENGINEERS	1983	-	-	204	-
INTERNATIONAL BANK FOR REC.AND. DEVELOPMENT	1999	9.899	166.401	2.370	45.439
LLOYDS BANK INTERNATIONAL LTD.	1990	10.142	50.000	2.080	14.578
MARUGENI CORPORATION	1988	2.426	5.225	462	1.748
MATERIAL Y CONSTRUCCIONES S/A	1990	5.534	29.472	1.209	8.380
MECANEXPORTIMPORT	1983	-	-	1.301	-
MITSUI & CO. LTD.	1994	4.046	17.176	720	3.266
N.M.ROTHSCHILD AND. SONS LTD.	1991	12.984	44.932	2.579	10.795
OSTERREICHISCHE LÄNDERBANK AKTIENGESELLSCHAFT	1983	146	-	46	-
PANOROL LIMITED	1983	61	-	57	-
RJONAP EXPORT IMPORT	1994	5.095	-	1.859	420
THE BANK OF TOKYO MITSUBISHI COMPANY	1990	3.017	164.003	1.593	31.574
THE CHASE MANHATTAN BANK	1990	2.160	72.636	672	19.162
FLASSER & THEURER	1991	2.221	12.569	285	2.272
THE SANWA BANK LTD.	1989	5.986	21.262	1.752	6.571
EURO-LATINAMERICAN BANK LTD.	1990	1.012	14.760	399	3.790
NATIONAL BANK OF CANADA	1990	2.275	85.362	924	21.971
THE FUJI BANK LIMITED	1990	531	24.600	174	6.317
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	1991	7.577	98.400	-	-
		290.440	1.666.760	39.666	412.432
		443.691	2.573.790	78.128	604.866

Sobre os contratos acima, vencem juros e outros encargos, às taxas usuais do mercado financeiro.

Os financiamentos, em geral, são garantidos por Aval do Governo da União, não gravando por alienação fiduciária ou hipoteca os bens da Rede.

8. OUTRAS OBRIGAÇÕES

	<u>31 DE DEZEMBRO DE</u>	
	<u>1983</u>	<u>1982</u>
Recursos para Educação e Assistência	1.476	400
Pagamento da Dívida Externa	25.347	25.031
Convênio RFFSA - PORTOBRÁS	1.131	1.131
Tesouro Nacional - Dívida Encampada (Nota 4)	592	592
Créditos do Tesouro	119.643	-
Créditos do BNDES	44.882	-
Convênio RFFSA - FEPASA - Compra de 40 TUE'S	391	2.429
Outras Obrigações	<u>571</u>	<u>951</u>
	<u>194.033</u>	<u>30.534</u>

O valor de 25.347, deverá constar, no exercício financeiro de 1984, da proposta de aumento do Capital Social da Rede, em conformidade com a Resolução da Presidência da República de 14 de março de 1979.

Os saldos de 119.643 e 44.882, referem-se a recursos recebidos da União Federal e do BNDES, respectivamente, para futuros aumentos de capital. Anteriormente, os referidos recursos eram classificados no patrimônio líquido quando de seu recebimento.

9. CAPITAL

O Capital Social, totalmente integralizado, compõe-se de ações nominativas, sem valor nominal, assim distribuídas:

<u>ACIONISTAS</u>	<u>QUANTIDADE</u>	<u>DE</u>	<u>AÇÕES</u>
	<u>1983</u>		<u>1982</u>
<u>AÇÕES ORDINÁRIAS</u>			
União Federal	154.204.793.458		154.204.793.458
<u>AÇÕES PREFERENCIAIS</u>			
Estados	1.538.673.803		1.538.673.803
Municípios	<u>384.643.505</u>		<u>384.643.505</u>
	<u>156.128.110.766</u>		<u>156.128.110.766</u>

A União Federal será sempre titular de, no mínimo, 51% das ações representativas do Capital Social, cabendo-lhe a propriedade de todas as ações ordinárias.

10. RESULTADO DO EXERCÍCIO ANTES DOS EFEITOS INFLACIONÁRIOS

Com a finalidade de apresentar as Receitas e Despesas por natureza, para fins de análise comparativa, o resultado do exercício antes dos efeitos inflacionários está demonstrado como segue:

	31 DE DEZEMBRO DE		
	1983	1982	VARIÇÃO %
<u>RECEITAS OPERACIONAIS</u>			
Receita Faturada	315.745	139.916	126
Ressarcimentos da União (NOTA 1-f)	141.031	69.801	102
	456.776	209.717	118
Receita Complementar	14.679	14.986	(2)
TOTAL DAS RECEITAS OPERACIONAIS	471.455	224.703	110
<u>CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS</u>			
<u>PESSOAL</u>			
Pessoal e Encargos Legais	(247.227)	(123.178)	101
Outras Despesas de Pessoal	(33.195)	(14.125)	135
Total dos custos e despesas com pessoal	(280.422)	(137.303)	104
<u>MATERIAL</u>			
Combustível (Óleo Diesel)	(55.070)	(23.524)	134
Outros Materiais	(36.522)	(18.995)	92
Total dos custos com material	(91.592)	(42.519)	115
<u>OUTROS CUSTEIOS</u>	(29.920)	(14.588)	105
<u>DEPRECIÇÃO</u>	(73.624)	(28.983)	154
<u>PROVISÕES</u>			
Provisão para Férias	(18.375)	(12.926)	42
Provisão Trabalhista	(2.849)	(3.652)	(22)
Provisão para Devedores Duvidosos	(31)	(107)	(71)
Provisão para Premio Aposentadoria	(5.500)	-	-
Reversão de Provisões	14.112	9.011	57
Total das despesas com provisão	(12.643)	(7.674)	65
TOTAL DOS CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS	(488.201)	(231.067)	111
RECEITAS NÃO OPERACIONAIS	9.931	5.785	72
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS	(7.663)	(3.639)	111
RESULTADO DO EXERCÍCIO ANTES DOS EFEITOS INFLACIONÁRIOS	(14.478)	(4.218)	243

A Receita Complementar representa a colocação de recursos pela União, para manutenção da Empresa.

11. PROVISÕES DIVERSAS

	<u>31 DE DEZEMBRO DE</u>	
	<u>1983</u>	<u>1982</u>
Férias-DL.1730/79	24.500	12.926
Questões Trabalhistas	2.849	3.652
Premio Aposentadoria	5.500	-
Desembaraço com Material Importado	<u>3.013</u>	<u>838</u>
	<u>35.862</u>	<u>17.416</u>

12. FUNDAÇÃO REDE FERROVIÁRIA DE SEGURIDADE SOCIAL - REFER

A Rede é patrocinadora e garantidora das operações da REFER, entidade de previdência privada, sem fins lucrativos, com patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, cujo objetivo principal é a suplementação de benefícios previdenciários aos participantes.

13. RETENÇÃO DE RECURSOS PELO BANCO DO BRASIL - AGÊNCIA NOVA YORK

Em virtude das modificações ocorridas, no exercício financeiro de 1983, na sistemática das operações de câmbio e remessas de moedas estrangeiras para o exterior, postas em prática pelo Banco Central do Brasil, a Empresa ficou impedida de quitar compromissos no montante de US\$ 47,616,788.85, equivalentes a créditos da União no valor de 27.366.

Em razão disso, conforme autorização do Ministério dos Transportes, através Ofício Circular 80/CISSET/CREDE, de 22 de novembro de 1983, debitamos ao referido Ministério, o valor de 27.366, acrescido da respectiva variação cambial de 19.489. (Nota 4)

14. AJUSTES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 1983, a Rede procedeu à revisão de certos cálculos efetuados em anos anteriores, principalmente relativos à correção monetária do ativo imobilizado. Esta revisão resultou em um ajuste líquido a crédito de prejuízos acumulados no montante de 93.438.

15. EVENTOS SUBSEQUENTES

O Decreto 89396/84 de 23 de fevereiro de 1984, autorizou a Rede Ferroviária Federal S.A. a transformar o objetivo social, bem como a denominação, de sua subsidiária, Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER. O referido decreto tem por objetivo concretizar providências visando ao aperfeiçoamento dos transportes ferroviários urbanos. A ENGEFER, assim, transformar-se-á na Empresa, COMPANHIA BRASILEIRA DE TRANSPORTES URBANOS - CBTU, que estará voltada, exclusivamente, para o atendimento do transporte urbano ferroviário nas grandes capitais.

Sendo a Rede acionista majoritária e considerando ser a CBTU sua subsidiária, permanecerão plenamente garantidas suas obrigações decorrentes dos contratos em geral, sendo certo que o seu patrimônio permanecerá íntegro, já que o aporte de bens com que ingressará na nova sociedade continuará representado pelo equivalente valor em ações.



Coopers
& Lybrand

Caixa Postal, 649
Rio de Janeiro - RJ
CEP 20040

Av. Rio Branco, 110 - 23.º andar
R.º da Lapa - RJ
CEP 20040

Telefone 224 6272
End. Teleg. CoLybrand Rio de Janeiro
Telex: 0213,655 COLY BR

PARECER DOS AUDITORES

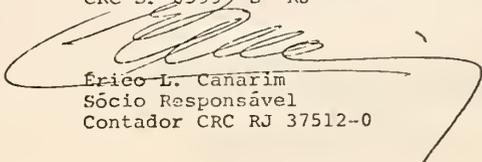
Aos
Administradores e Acionistas
Rede Ferroviária Federal S.A.

Examinamos os balanços patrimoniais da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A., levantados em 31 de dezembro de 1983 e 1982 e as respectivas demonstrações dos resultados, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos correspondentes aos exercícios findos naquelas datas. Nossos exames foram efetuados de acordo com as normas de auditoria geralmente aceitas e, conseqüentemente, incluíram as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de auditoria que julgamos necessários nas circunstâncias.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras acima referidas representam, adequadamente, a posição patrimonial e financeira da Rede Ferroviária Federal S.A. em 31 de dezembro de 1983 e 1982 e os resultados de suas operações e as origens e aplicações de seus recursos referentes aos exercícios findos naquelas datas, de acordo com os princípios de contabilidade geralmente aceitos e instruções emanadas do Ministério dos Transportes, aplicados em bases uniformes, exceto quanto à mudança no método de reconhecimento das variações monetárias, conforme descrito na Nota 2.

Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1984

COOPERS & LYBRAND AUDITORES INDEPENDENTES
CRC SP 2599 "S" RJ


Erico L. Canarim
Sócio Responsável
Contador CRC RJ 37512-0



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
5408 S. UNIVERSITY AVENUE
CHICAGO, ILLINOIS 60637
TEL: 773-936-3700
WWW: WWW.CHEM.UCHICAGO.EDU

101

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros efetivos do Conselho Fiscal da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A., no desempenho de suas atribuições legais e estatutárias, examinaram as Demonstrações Financeiras da Sociedade, referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1983 e, considerando os demais elementos oferecidos pela Empresa, o parecer dos auditores independentes, bem como o Relatório do Assessor Contábil deste Conselho, são de parecer que o Relatório da Administração e as Demonstrações Financeiras relativas ao exercício de 1983, refletem a posição econômico-financeira da Empresa, estando, assim, em condições de serem submetidas à apreciação da Assembleia Geral Ordinária de Acionistas.

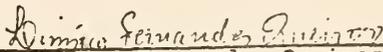
Rio de Janeiro, 26 de março de 1984.



Euler José de Freitas
Presidente
CPF 024.128.021-49



Helena Zuma e Maia
Conselheira
CPF 258.223.067-72



Límíria Fernandes Queiroz
Conselheira
CPF 001.442.401-06

CHAPTER I

The first part of the history of the United States is the story of the early years of the nation. It begins with the discovery of the continent by Christopher Columbus in 1492. The early years of the nation were marked by the struggle for independence from Great Britain. The American Revolution was fought between 1775 and 1783. The Declaration of Independence was signed on September 3, 1776. The Constitution was signed on September 17, 1787. The early years of the nation were a time of great growth and development. The United States emerged as a major power in the world.

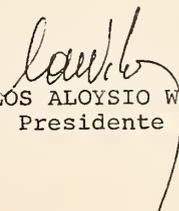
The second part of the history of the United States is the story of the middle years of the nation. It begins with the War of 1812, which was fought between the United States and Great Britain. The war ended in 1815 with the Treaty of Ghent. The middle years of the nation were marked by the expansion of the United States across the continent. The Louisiana Purchase of 1803 and the Texas Annexation of 1845 were major events in the history of the nation. The middle years of the nation were a time of great growth and development. The United States emerged as a major power in the world.

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O Conselho de Administração da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima em reunião realizada em 26 de março de 1984, usando das atribuições que lhe confere o artigo 23 do Estatuto Social, aprovado pela Assembléia Geral Extraordinária de 14 de fevereiro de 1978 e homologado pela Portaria Ministerial nº 299, de 2 de maio de 1978

R E S O L V E :

Manifestar-se pela aprovação do Relatório da Administração e Demonstrações Financeiras da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, relativos ao exercício de 1983.


CARLOS ALOYSIO WEBER
Presidente

259-84 385.0981

385.0981
R382

Rede Ferroviária Federal S. A.

AUTOR

Relatório anual.

TÍTULO

1983

Devolver em	Número do Leitor
18 DEZ 1983	9977

259-84 385.0981

385.0981
R382

Rede Ferroviária Federal S.A.

Relatório anual.

1983

