


Irresponsabilidade pode causar tragédia no Metrô

 Lamentavelmente, a grande imprensa, desde a aprovação do projeto de implantação da “ligação direta” até hoje, não se preocupou em fazer um debate sério a respeito do assunto com a comunidade técnico-científica (pesquisadores, técnicos da Riotrilhos e demais especialistas metroferroviários), o Governo Cabral e a administração da operação privada. E, ao invés disso, só se preocupou em tecer loas às inverdades sobre a melhoria do sistema, que faria com que a população da baixada fluminense fosse transportada sem transbordo até a zona sul, que os intervalos diminuiriam, e que o número de usuários transportados passaria da ordem de 1 milhão. Esse projeto, que já foi criticado por vários especialistas em transportes, foi uma troca de favores entre a direção da empresa privada – que só visa lucros - e o governo do estado - preocupado unicamente com os dividendos políticos. É lógico que o transbordo na Estação Estácio traz imensos prejuízos ao sistema metroviário, até porque a referida estação não foi projetada para ser terminal da linha 2, mas esse absurdo que chamam de Linha 1A só tende a piorar o sistema que já é caótico, e nunca deveria ser feita.

MOTIVOS PARA NÃO CONSTRUIR A LINHA 1A

1º. O Metrô é a solução de Transporte de passageiros mais cara que existe. Só se constrói Metrô, após detalhados estudos e pesquisas, pois na construção de meros são exigidos coeficientes de segurança e margens de segurança, tanto para sua construção quanto para a operação

2º. A sua implantação é um descumprimento direto do Plano Diretor de Linhas Metroviárias, em que existe a previsão para a conclusão da

linha 2 (de Estácio à Carioca, passando pela Cruz Vermelha);

3º. A redução da capacidade da linha 2, que foi projetada para trens com 8 carros. Com a interligação com a linha 1 (que é dimensionada para trens de 6 carros) sua capacidade será reduzida em 25%;

A MELHOR SOLUÇÃO

É certo que o único meio de tornar o metrô um transporte com características próximas do ideal é a conclusão do projeto original da Linha 2, com a sua extensão até a estação Carioca, mas nem a empresa nem o governo estão realmente preocupados com a situação dos usuários. A construção desse arremedo de linha teve como único objetivo o aumento do prazo de concessão por mais 20 anos. Todos sabem, mas a imprensa não noticia. Por quê? O pior disso tudo são as mentiras sobre a “conexão direta”. Senão, vejamos:

AS MENTIRAS

Diminuição do Intervalo:

Para começar é imperioso asseverar que a frota de trens é a mesma. Hoje, a Linha 1 funciona com 16 trens e intervalo de cerca de 4 minutos e 15 segundos. Com a inauguração da estação General Osório e com a implantação da nova linha, o trecho passará a contar com 12 trens, pois os restantes irão compor a frota da linha 2. Isso aumentará o intervalo para 6 minutos, ou seja, 50% a mais de espera.

A linha 2, mesmo com o aumento de 4 trens, também aumentará o intervalo para cerca de 6 minutos, pois o trecho a ser percorrido (Pavuna x Botafogo) é muito maior.

1,1 milhão usuários:

Esse número é outra grande falácia. E a prova é matemática. Cada trem comporta, com capacidade máxima e completamente abarrotado, cerca de 1800 pessoas. Mesmo considerando o intervalo que o metrô anuncia de 4 minutos em cada linha (o que restou prova-

do não ser correto), os números não batem. Com esse intervalo, haveria 15 partidas por hora em cada linha. Se são 19 horas de operação comercial, a conta é simples 19 horas multiplicado por 30 (nº de partidas somadas as duas linhas) multiplicado por 1800 (supondo os trens sempre lotados). Isso é igual a 1,026 milhão. Ora, mesmo assim, com todos os trens abarrotados durante toda a operação, e o intervalo dado pela empresa o número máximo não chegaria a 1,1 milhão.

ARGUMENTO FALACIOSO

Além de tudo isso, outro grande argumento utilizado pela concessionária é, no mínimo, uma forma de manipular a opinião pública. Afirma-se que 78% dos usuários da linha 2 têm como destino final a linha 1 até a estação Botafogo, motivo para a ligação direta. Não contestamos esse número, mas quantos têm o Centro da cidade como destino? Cerca de 70%. Ora, a conclusão da linha 2 acabaria com o problema de 70% dos usuários e não prejudicaria aqueles que têm como destino as estações Saens Peña, Afonso Pena, São Francisco Xavier, Estácio e Praça Onze que tiveram o tempo de viagem significativamente aumentado.

INCONSEQUÊNCIA, RISCO E RESPONSABILIDADE

Bom, que o projeto é inconsequente e traz riscos à operação comercial, temos certeza. Que essas informações há muito já foram destinadas a todos os atores da sociedade civil, dentre eles e principalmente, à mídia, também é fato. Que o caos era anunciado, todos sabiam. Será que só um grande incidente fará com que os órgãos competentes tomem uma providência e que a mídia, enfim se manifeste de forma correta? E por fim: de quem será a responsabilidade quando uma tragédia de proporções gigantescas ocorrer? O governo? A concessionária? A Agetransp? A imprensa? Ou a população



Publicação Oficial do Sindicato dos Metroviários do Rio de Janeiro - Filiado à FENAMETRO Ano 2009 Nº 02/12/2009

Av. Rio Branco, 277/401 - Tel.: 2532-0331 - Fax: 2262-7409 - www.simerj.org.br - e-mail: simerj@simerj.org.br

Mídia confirma sofrimento do cidadão

O que já vínhamos denunciando há muito tempo ocorreu no primeiro dia da interligação entre as linhas 1 e 2. Infelizmente se confirmou **o caos na operação**. A imprensa toda noticiou, porém sempre com os argumentos e as explicações da empresa. Enviamos farto material para **todos os meios de comunicação** sobre a verdade da construção dessa linha, mas NADA do que enviamos foi publicado. No verso, o release enviado. Confira!



Enquanto o povo sofre, os responsáveis comemoram inauguração



Cenas de um dia de caos: esse é o planejamento dos gestores do metrô

ASSEMBLÉIA DISSÍDIO 2003
formas de pagamento dos cálculos

