

## REFLEXÃO NECESSÁRIA (2)

---

### A CONDUÇÃO DE UM GUARDIÃO PARA SUA MORTE ANUNCIADA

Entre 1995 e 1998, presenciamos o desmonte CRIMINOSO da CIA DO METROPOLITANO - METRÔ.RJ, uma empresa do Estado do Rio de Janeiro, que era responsável por PLANEJAR, PROJETAR, IMPLANTAR, MANTER e OPERAR o Sistema Metroviário Fluminense, bem como, o de ser "GUARDIÃO" do "PLANO DIRETOR DAS LINHAS METROVIÁRIAS do RJ" , e por isto mesmo foi destruída, da seguinte forma:

- . 1ª. No primeiro momento, retiraram as atribuições de OPERAR e MANTER das linhas 1 e 2, concedendo-as à iniciativa privada;
- . 2ª. E leiloaram a linha 4 (Barra da Tijuca);
- . 3ª. Reduziram drasticamente o corpo técnico, que havia planejado, projetado, implantado, mantido e operado as linhas 1 e 2, e não planejaram sua substituição e nem a "passagem de bastão";
- . 4ª. Transformaram a linha 3 (Carioca - São Gonçalo) em modernização do ramal ferroviário Niterói - Itaboraí, e passaram a responsabilidade para a Central;
- . 5ª. E por fim, mudaram o nome da empresa para Cia RIOTRILHOS;

Este assunto tornou-se complexo e está caindo no esquecimento, devido à componente do tempo, pois vem sendo posto em prática desde 1996, quando o atual governador, Sérgio Cabral ... que se revelou um típico defensor do ESTADO MINIMO... foi eleito deputado estadual e indicado por seus pares para presidir a ALERJ, levando a ALERJ aprovar, a autorização para que o Governador daquele quadriênio(1995/1998), Sr. Marcelo Alencar fizesse o desmonte da PRESTACAO PUBLICA dos serviços públicos do Estado do RJ, quando lhe deu a autorização para vender todas as empresas públicas ... quando quisesse e da forma que quisesse.

Este desatino do Executivo e Legislativo Fluminense levou apenas o estado do Rio de Janeiro... no BRASIL, a ter o PLANEJAMENTO, a IMPLANTACÃO e a OPERACÃO dos transportes sobre trilhos totalmente privatizado... e os interesses públicos subordinados a interesses menores.

### AS CONSEQÜÊNCIAS DESTE EVENTO FORAM:

1. O Estado do Rio de Janeiro, deixou de realizar Planejamento de longo prazo, ou seja, o planejamento na area de transportes deixou de ser uma política de estado; e isto, num estado em que 80% do seu povo reside na região Metropolitana, onde a facilidade de deslocamento através de sistemas de transportes devidamente articulados, é fundamental para reordenar a ocupação do espaço urbano, bem como induzir o crescimento deste espaço de forma

## REFLEXÃO NECESSÁRIA (2)

---

planejada, só poderia dar no que estamos vivendo: O CAOS NOS TRANSPORTES PÚBLICOS

2. O fortalecimento da METRO-RIO com o enfraquecimento, premeditado, da RIOTRILHOS, por meio da transferência para a Concessionária Metroviária Rio de Janeiro S.A. (METRO-RIO), através de ADITIVOS ao CONTRATO ORIGINAL (vide aditivo 6), de atribuições ( como; Planejar, projetar e Implantar expansões de Linhas Metroviárias) que deveriam ficar com o estado, em um órgão Blindado contra influências estranhas, e que tivesse o perfil de um "Robusto Guardião" do Assunto.

*Um fato que deveria ter sido evitado foi a nomeação do Eng. Bento José de Lima como Diretor de Engenharia da Cia Riотrilhos, pois até dezembro de 2006 ele era consultor da Concessionária METRO-RIO ... pela SYSFER consultoria e sistemas...*

<http://www.sysfer.com.br/default.asp>

*... e desde que assumiu a **Diretoria de Engenharia da Cia RIOTRILHOS** em janeiro de 2007, participou de decisões que alteraram decisivamente o cenário da área de transportes metroviários RJ, como se segue:*

**A. DA ELABORAÇÃO DO ADITIVO 6** – Aditivo ao Contrato Original de concessão da operação das linhas metroviárias, 1 e 2; que transferiu o planejamento, o projeto e a implantação da expansão das linhas 1 e 2, para a Concessionária Metro-Rio, em 27/12/2007, seu ex-patrão;

**B. DO TERMO DE COMPROMISSO DE REESTRUTURAÇÃO PARCIAL**, assinado entre a CORI e a Cia RIOTRILHOS, em 16/10/2007, que ao invés de reestruturar a área de transportes metroviário, fortalecendo o GUARDIÃO, blindando-o contra os interesses estranhos, fez o contrario, planejou e executou um PROGRAMA DE DEMISSÃO EM MASSA, SEM A PARTICIPAÇÃO DO SINDICATO DA CATEGORIA (como determina o artigo 8, inciso VI da Constituição Federal) para concluir o extermínio de um CORPO TECNICO, que construiu a maior obra urbana deste Estado, sem possibilitar a PASSAGEM DE BASTÃO, da seguinte forma:

**B.1. Demissão dos aposentados** - Decisão injusta e equivocada, pois a maioria dos metroviários que solicitaram os rendimentos de suas aplicações financeiras depois de 35 anos de depósitos mensais, o fizeram por ser um direito contratual, e para complementar seus vencimentos salariais por perdas da ordem de 55%, devido ao governo estadual se recusar desde 2004, a realizar ACORDOS COLETIVOS, e nem concordar com o ajuizamento de DISSÍDIOS COLETIVOS.

**B.2. Demissão de aposentáveis** - Sob a legação perversa de APOSENTAVEL, demite muitos metroviários, forçando-os a solicitarem valores proporcionais dos seus rendimentos financeiros junto ao INSS... empurrando-

## REFLEXÃO NECESSÁRIA (2)

---

os para uma situação que viverão enormes dificuldades, num período de suas vidas, quando necessitam de maior segurança.

**B.3. Demissão de ocupantes de cargos em extinção** - Foi exatamente DEVIDO ao NOTORIO SABER destes metroviários que hoje a AGETRANSP-RJ realiza a fiscalização da prestação dos serviços de transportes metroviários e marítimos, através do CONVENIO DE COOPERAÇÃO TECNICA da RIOTRILHOS com a AGETRANSP.

**B.4. Demissão de metroviários cedidos a outros órgãos públicos** - São metroviários, formados pela maior escola de transportes que este estado jamais teve a CIA do Metropolitano RJ, hoje em liquidação, nas mais diversas especialidades, e possuidores de ótimo desempenho, grande capacidade de adaptação e que dão retorno imediato para o órgão onde estão cedidos.

**C. DAS *estranhas* ALTERAÇÕES NO TRAÇADO DA LINHA 4 (Barra)**, sem o devido respaldo em estudos de Viabilidade Técnica, mas apenas sob a **alegação do prazo para a realização dos eventos internacionais em 2014 e 2016**, aqui no RJ; Forçando um indesejável prolongamento da Linha 1 até a Barra, eliminado inclusive o CENTRO DE MANUTENÇÃO da Barra, justificando para tanto, a existência do CENTRO DE MANUTENÇÃO da Pres. Vargas, e empurrando deste modo, de forma irreversível a operação deste novo trecho para a concessionária Metro-Rio, seu ex-patrão.

### CONCLUSÃO

Como vê, este Sr Bento, como Diretor de Engenharia da Cia RIOTRILHOS, participou de decisões sobre assuntos vitais, que poderiam ter fortalecido e estruturado a RIOTRILHOS, mas não foi isto o que ocorreu, muito pelo contrário, as decisões das quais participou como Diretor de Engenharia de uma empresa pública, atingiram mortamente a mesma, e ao contrário, coincidentemente fortaleceram e valorizaram enormemente o negócio do seu ex-patrão... pois depois do aditivo 6, que ajudou a elaborar, o CYTIGROUP passou o controle acionário da Concessão do Metro, ao Grupo INVEPAR por R\$1Bilhão, ou seja, 4 vezes mais do que adquiriu... e esta mega, e muito estranha, valorização foi devido APENAS a uma série de vantagens embutidas no aditivo 6: prorrogação por mais 20anos, suspensão das outorgas, etc.

Acreditamos que, estabeleceu-se um grave conflito de interesses, pois o Sr. Bento, como consultor que foi da concessionária até dez.2006, possivelmente tenha colaborado na definição de suas metas e do seu planejamento estratégico... mas é como Diretor de Engenharia que está contribuindo para fortalecer a concessionária, seu ex-patrão, em detrimento da RIOTRILHOS da qual recebe seus vencimentos.