

OPERAÇÃO (1979-2009)

1979

Em janeiro, entrega de 3 carros do Metrô, complementando a frota de 4 trens de 4 carros cada, necessários ao início da operação comercial, então marcada para março.

Em janeiro, as obras dos Lotes 61 e 62 do Pré-Metrô estavam na fase de conclusão do remanejamento das adutoras de Acari e Ribeirão das Lajes, localizadas ao longo do traçado da linha, sendo que no lote 62 já haviam sido implantados 800 metros de trilho na Pavuna, e concluídas as paradas Coelho Neto e Acari. Ao longo do ano a obra bruta dos lotes 61 e 62 estavam adiantadas. Também em 1979 foi iniciada a construção da parada Tomaz Coelho.

No dia 5 de março, inauguração do primeiro trecho do Metrô, com 5 estações: Glória, Cinelândia, Presidente Vargas, Central e Praça Onze, com horário de operação de 9h às 15h. A extensão total do trecho, de eixo a eixo de plataforma, era de 4,298 km.

No dia 19 de março, início da operação comercial (remunerada), no período das 9h às 15h, com 4 trens de 4 carros, e intervalos médios de 8 minutos.

Em março já haviam trilhos assentados na Linha 1, desde a estação Botafogo até a rua do Matoso, faltando apenas um trecho próximo ao Largo do Machado. Na linha já tinham sido assentados os trilhos no túnel sob o viaduto de Mangueira e os trilhos da RFFSA. Nesse túnel foi utilizado pela primeira vez o método construtivo Bernold, que consiste na instalação de placas especiais de contenção ao mesmo tempo em que ocorrem as escavações.

Em março, é concluída a obra bruta do Lote 60 (Pré-Metrô), incluindo as estações Del Castilho e Inhaúma.

Em março, entrega de trecho de 600 metros da via projetada, ligando a rua Doutor Satamini à Praça Saens Peña, no trecho entre as ruas Pareto e Alzira Brandão. Um mês depois foi entregue outra parte da via.

Em março, com a colaboração do Metrô, entrega da urbanização do Buraco do Lume, no Centro, localizado entre as ruas Nilo Peçanha e São José.

Em maio, início dos testes estáticos (sem movimento) dos carros do Pré-Metrô.

No dia 5 de abril, o metrô transporta mais de 850 mil passageiros no primeiro mês de operação., quando ainda operava no horário das 9h às 15h.

Em abril, gradativamente a implantação dos trilhos se desenvolve nas galerias em construção. Na linha 1 já haviam trilhos entre Botafogo e a rua do Matoso, com exceção de um trecho próximo ao Largo do Machado.

Em abril, início da elaboração do Projeto Básico dos Lotes 10-II, 11 e 12, na Linha 1, em Copabacana.

No dia 4 de julho, numa quarta-feira, o metrô bate o recorde de 72 mil passageiros transportados/dia.

No dia 18 de julho, o presidente do Metrô, Noel de Almeida, faz a soldagem simbólica da última peça do carro do Pré-Metrô, produzido pela Cobrasma, que é encarregada de construir 60 dos 68 respectivos carros.

Em agosto, conclusão da obra bruta da estação Maracanã. No trecho do Pré-Metrô, já haviam trilhos entre Maria da Graça e Vicente de Carvalho, ao menos. As estações de Del Castilho e Inhaúma se encontravam em fase adiantada de obra bruta. A previsão era que o Pré-Metrô fosse entregue em 30 de maio de 1981, com exceção da estação Pavuna, que deveria estar operando a partir de junho de 1982. Em entrevista à imprensa, o Secretário de Estado de Transportes, Adyr Veloso confirmou que o Governo do Estado ampliará a linha básica até Copabacana, na altura da praça Cardeal Arcoverde.

Em agosto, no canteiro de obras da praça Saens Peña, as galerias ainda se encontravam abertas, com a estrutura metálica de cobertura ainda aparente.

Em agosto, entrega das obras de reurbanização da Praça José de Alencar. As obras do Metrô na praça começaram em 1976, com o cravamento da primeira estaca do Lote 8.

No dia 24 de setembro, ampliação do horário de operação, de segunda à sexta, das 6h às 20h.

No dia 7 de novembro, o Metrô atinge a marca de 3 milhões de passageiros transportados.

No dia 3 de dezembro, em função do período de compras de Natal, o horário de fechamento do Metrô é ampliado das 20h para às 23h., passando também a operar aos sábados, no período das 6 às 15 horas.

No dia 3 de dezembro, entrega ao tráfego da rua Muniza Barreto, no trecho entre as ruas Fernando Ferrari e Marquês de Olinda, em Botafogo.

No dia 21 de dezembro, numa segunda-feira, o Metrô bate o recorde no transporte de 293 mil passageiros/dia.

Início das obras do trecho Pré-Metrô da linha 2, cuja parte do traçado aproveita o leito da antiga ferrovia Rio do Ouro. No trecho são construídas algumas estações e implantados trilhos em diversos segmentos, sendo as obras paralisadas no início da década de 1980.

Entre janeiro e julho de 1979 são entregues 48 carros do tipo metrô.

Apresentação do *Plano Operacional de Integração Parcial – POIP*, elaborado entre 1977 e 1978, visando a integração do Metrô com linhas de ônibus municipais. Na prática, as primeiras linhas de ônibus integradas ao Metrô na zona sul M-21 e M-22, operadas pela CTC, começaram a circular somente em 1981, logo após a inauguração da estação Botafogo.

A estação Morro Azul (Flamengo) estava em vias de conclusão e as estações Estácio, Uruguaiana, Carioca e Catete, em diferentes estágios de acabamento.

Elaboração dos estudos preliminares para implantação da linha 2-A (Maria da Graça-Ilha do Governador), Linha 3 (Irajá-Vargem Grande), PM-2 (Niterói-São Gonçalo) e PM-3 (Cidade de Deus-Vargem Grande), com um ramal até o Jardim Oceânico

[Quadro](#) – Reurbanizações entregues pelo metrô até junho de 1979

[Postal](#) – Estação Glória em 1979

[Quadro](#) – Situação das Obras em 1/5/79

1980

No decorrer do ano procurou-se minimizar os transtornos causados à cidade, entregando à população grandes áreas reurbanizadas pelas obras do Metrô, reduzindo o desgaste da Companhia junto à comunidade. Foram entregues 330 mil m² de áreas reurbanizadas na Tijuca, Botafogo, Flamengo, Glória, Estácio, Praça da Bandeira, e algumas áreas adjacentes à Linha 2 e Pré-Metrô:

- Abertura ao tráfego da rua Catete, entre a Praça José de Alencar e o Largo do Machado.
- Liberação ao tráfego de trecho da Praça Saens Peña, entre as ruas Carlos de Vasconcelos e Conde de Bonfim.
- Entrega da reurbanização das praças Copérnico e Pavuna, ambas no bairro da Pavuna, e de trecho da avenida Automóvel Clube, também na Pavuna.
- Entrega da reurbanização da Avenida Chile, Largo do Machado, Praça da Bandeira, e rua Conde de Bonfim, no trecho entre as ruas José Higino e Dona Delfina.

Houve uma grande desaceleração nos trabalhos de construção civil, com uma redução de 72% no número de operários em relação ao ano de 1979, passando para uma média de 2.450 homens. Devido a escassez de recursos, os esforços foram concentrados no término das obras civis das estações Uruguaiana e Estácio, inauguradas no primeiro semestre.

No dia 8 de janeiro, o Metrô atinge a marca de 5 milhões de passageiros transportados, depois de 10 meses e três dias em operação. Depois da ampliação do horário de funcionamento de 6 às 23 horas, a média diária de passageiros subiu de pouco mais de 12 mil para 41 mil.

No dia 17 de março, inauguração das estações Uruguaiana e Estácio.

No dia 17 de março, inauguração do serviço de venda de bilhete de metrô na estação Madureira do trem de subúrbio, ainda sem integração tarifária. Em 1982 o posto vendia uma média 10 mil bilhetes/mês.

No dia 17 de março, inauguração do estacionamento controlado pela Coderte, junto à estação Estácio, com 250 vagas. No dia 7 de outubro, ao lado, é inaugurado um novo estacionamento, com 400 vagas.

Em março, o engenheiro Carlos Theophilo de Souza e Mello assume a presidência da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro.

Em abril, a Prefeitura conclui o estudo de uma linha de Pré-Metrô entre o sul de Jacarepaguá e o extremo leste da Barra da Tijuca. O trabalho foi o resultado de reuniões realizadas a partir de dezembro de 1979 entre técnicos da Sudebar e da Companhia do Metropolitano (Deplan).

No dia 7 de maio, início da operação comercial com 5 trens de 6 carros, nas horas de pico, e

intervalos médios de 6 minutos e 30 segundos. Nos demais horários continuavam a ser usados 4 trens com intervalo médio de 8 minutos.

No dia 26 de maio, lançamento da Tomada de Preços para execução da reurbanização de superfície, no eixo sobre a estação Botafogo, entre as ruas Professor Álvaro Rodrigues e São Clemente.

No dia 4 de julho, entrega ao tráfego de parte da Praça Saens Peña, no trecho entre as ruas Desembargador Isidro e Carlos Vasconcelos.

Entre agosto de 1979 e maio de 1980 são entregues 92 carros do Metrô.

No dia 2 de setembro, entrega da reurbanização da Praça Copérnico, na Pavuna.

No dia 7 de setembro, início da operação de trens com 6 carros, em conjunto com trens de 4 carros. No dia 20 de setembro, a operação passa a ser feita exclusivamente com trens com 6 carros.

No dia 7 de outubro, entrega ao tráfego da rua Muniz Barreto, no trecho entre as ruas São Clemente e Álvaro Rodrigues, em Botafogo; da rua do Catete entre as ruas das Laranjeiras e Gago Coutinho; da rua Doutor Satamini, entre as ruas do Matoso e Marechal Marques Porto e entre a rua Afonso Pena e a avenida Melo Mattos, na Tijuca; da rua Conde de Bonfim, entre as ruas General Roca e José Higino; da rua Joaquim Palhares, entre a rua João Paulo I e a avenida Paulo de Frontin, no Estácio; do paisagismo e arruamento das áreas adjacentes à estação Estácio.

Em novembro, é concluída a elaboração do Projeto Executivo do Lote 29, no trecho Estácio-Carioca, a ser construído pelo método de céu aberto. A elaboração do Projeto foi iniciada em janeiro de 1978.

No dia 22 de dezembro, numa segunda-feira, o metrô bate o recorde de 100 mil passageiros transportados/ dia. Em dezembro o sistema transportava uma média de 80 mil passageiros/dia.

No dia 23 de dezembro, entrega ao tráfego da rua do Catete, no trecho entre a Praça José de Alencar e a rua das Laranjeiras, no Catete; das avenidas Chile e Almirante Barroso, no trecho entre a rua do Lavradio e avenida Rio Branco; da rua Conde de Bonfim, entre as ruas José Higino e Dona Delfina, na Tijuca; da Praça da Bandeira, entre as ruas Joaquim Palhares e Pará.

Principais Atividades Desenvolvidas em 1980:

Acompanhamento e fiscalização das provas de carga no elevador do Lote 32 (Linha 2).

Elaboração dos projetos de detalhamento de arquitetura das estações Maracanã, São Cristóvão,

Tijuca, Carioca, Afonso Pena, Engenho Velho (São Francisco Xavier), Botafogo, Morro Azul (Flamengo).

Elaboração do Projeto de Comunicação Visual e Publicidade e Propaganda para as estações Uruguaiana, Central, Afonso Pena, Engenho Velho, Morro Azul e Botafogo.

Elaboração de projeto para simplificação de estações das Linhas 1, 2 e Pré-Metrô.

Elaboração de Estudo Preliminar de implantação do PM-3, na Barra da Tijuca.

Elaboração de Estudo Preliminar para expansão da linha 1 nos trechos Saens Peña-Leblon e Botafogo-Copacabana, cujos projetos básicos são concluídos em 1982.

No final do ano, se encontrava em fase de conclusão, o Projeto Básico e Executivo do Lote 10-I, e o projeto Básico dos Lotes 10-II, 11 e 12.

Elaboração dos Projetos de instalação das passagens de nível do Pré-Metrô 1.

Estudo de Integração tarifária entre o Metrô e as linhas de ônibus da CTC.

Implantação de posto de venda de bilhetes do Metrô na estação Madureira da RFFSA, visando diminuir as filas para compra de bilhetes na estação Central.

Conclusão do acabamento das estações Estácio, Uruguaiana e Morro Azul (Flamengo).

Preparo do edital referente à licitação para locação das lojas das estações Glória, Cinelândia, Presidente Vargas e Central.

Início da operação de áreas de estacionamento para automóveis nas estações Estácio e Praça Onze, totalizando 1.100 vagas.

1981

No curso de 1981 a Companhia do Metropolitano entregou ao tráfego 7 km de linhas, inaugurando 5 estações na Linha 1 e duas na Linha 2, ao mesmo tempo em que na Linha 1 foi reduzido o intervalo dos trens nos horários de pico para 5 minutos, além da inauguração das primeiras linhas de ônibus integradas. Com os novos trechos em operação, a demanda diária média de passageiros passou de 80 mil para 300 mil passageiros/dia.

No dia primeiro de janeiro, adoção do regime de tarifa única. Essa decisão tornou possível a eliminação do controle nos torniquês de saída, que passam a girar livremente, a partir do dia 5 de janeiro.

No dia 5 de janeiro, início do funcionamento do Centro de bilhetagem que, através de seus computadores, supervisionava os aparelhos de controle, processando estatísticas de tráfego de passageiros.

No dia 20 de março, inauguração do edifício sede do Centro de Controle Operacional e do prédio de Administração I do Centro de Manutenção.

No dia 20 de março, entrega ao tráfego da rua Doutor Satamini, entre as ruas Campos Sales e Afonso Pena.

No dia 25 de maio, a tarifa sobre de Cr\$ 10 para Cr\$ 15.

No dia 30 de maio, pela primeira vez uma composição de serviço, um ônibus da CTC adaptado para trafegar sobre os trilhos, percorre toda a extensão de 13,5 km da linha 1.

No dia 5 de junho, pela primeira vez um trem do Metrô percorre o trecho Glória-Botafogo, em caráter experimental.

No dia 13 de julho, início da venda do bilhete IVO, ida e volta

No dia 14 de julho, inauguração da estação Carioca, ainda sem as plataformas laterais.

No dia 18 de agosto, inauguração das estações Catete, Morro Azul (Flamengo) e Botafogo, passando a Linha 1 a operar com 11 estações, em trecho de 8,7 km de extensão.

No dia 19 de agosto, início da operação do Sistema de Sinalização Automática de Cabine – VISUCAB, no trecho Glória-Estácio.

No dia primeiro de setembro, aumento da oferta de trens, de 4 para 6, sendo que nas horas de pico o número de composições passa de 5 para 8 trens.

No dia 10 de setembro, entrega ao tráfego da rua Joaquim Palhares, entre a avenida Paulo de Frontin e a Praça da Bandeira, no Estácio.

No dia 17 de setembro, início do funcionamento do Posto de Controle de Tráfego - PCT.

No dia 18 de setembro, inauguração do trecho sul do Metrô, com as estações Catete, Morro Azul e Botafogo, elevando a média diária de passageiros de 100 mil para 250 mil passageiros/dia

No dia 18 de setembro, inauguração das primeiras linhas de integração metrô-ônibus, M-21 e M-22, operadas pela CTC, com ponto inicial na estação de Botafogo, com os seguintes itinerários: a primeira, M-21, saindo da estação de Botafogo, rua São Clemente, Real Grandeza, Siqueira Campos, Barata Ribeiro, Rainha Elisabeth, até a Praça General Osório; a segunda, a M-22, saindo da estação Botafogo, rua São Clemente, Jardim Botânico, Visconde de Albuquerque, Ataulfo de Paiva, até a Praça Antero de Quental.

No dia 18 de setembro, inauguração do estacionamento para automóveis da estação Botafogo, com 150 vagas. No dia 20 de novembro é inaugurado o estacionamento da rua Álvaro Rodrigues, com 300 vagas.

No dia primeiro de outubro, inauguração do segundo mezanino da estação Botafogo

No dia primeiro de outubro, aumento da oferta de trens de 8 para 9 nas horas de pico. O intervalo mínimo cai de 6 minutos e 30 segundos para 5 minutos.

No dia 3 de outubro, liberação ao tráfego das 3 últimas ruas da Tijuca, que estavam interrompidas em função das obras do Metrô: a rua Doutor Satamini, no trecho entre a avenida Mello Mattos e São Francisco Xavier, a rua Heitor Beltrão, no trecho entre as ruas São Francisco Xavier e Almirante Cochrane; e da rua Conde de Bonfim, entre as ruas General Roca e Almirante Cochrane, na Praça Saens Penã.

No dia 19 de outubro, é inaugurada a linha de integração metrô-ônibus M-41 (Estácio-Usina)

No dia 4 de novembro, inauguração do acesso Petrobrás da estação Carioca.

No dia 5 de novembro, foi energizada e realizada a primeira viagem com trem de metrô na Linha 2, até a estação Maracanã.

No dia 19 de novembro, inauguração do primeiro trecho da Linha 2, com 2,9 km de extensão e duas estações, São Cristovão e Maracanã, com horário de funcionamento das 6 às 20 horas, de segunda a sábado. Inicialmente a linha era operada com 2 trens de dois carros articulados cada, em sistema carrossel, com intervalos de 7 minutos. Com o novo trecho o Metrô passa a contar com 11,7 km de linhas e 13 estações em operação.

No dia 19 de novembro, lançamento do bilhete múltiplo de 12 viagens.

No dia 23 de novembro, lançamento do bilhete Mensal.

No dia 26 de novembro, a tarifa do bilhete unitário sobe de Cr\$ 15 para Cr\$ 20.

No dia 21 de dezembro, numa segunda-feira, o metrô bate o recorde de 293 mil passageiros transportados /dia.

No dia 23 de dezembro, inauguração da estação Largo do Machado. No mesmo dia a estação Morro Azul é renomeada para Flamengo.

Em dezembro, início da operação de uma linha regular de ônibus especial gratuita, com ar-condicionado e poltronas reclináveis, entre a estação Botafogo e centro comercial Rio Sul, criada e mantida pelo próprio centro comercial. A linha era operada com um carro, alugado da empresa Real Auto Ônibus, modelo Marcopolo.

1982

O Metrô consolidou sua posição como sistema de transporte de massa da cidade do Rio de Janeiro, com a entrega das 3 estações restantes da Linha 1, Afonso Pena, São Francisco Xavier e Saens Peña. Um reflexo foram as 98,3 milhões de entradas em 1982, representando um acréscimo de 166% em relação ao ano anterior. O sistema já transportava quase 500 mil passageiros/dia.

Outro ponto de destaque foi o aumento do número de passageiros integrados com os ônibus, respondendo pelo transporte de cerca de 10 milhões de passageiros em 1982.

A praça Saens Peña, última área remanescente das obras da linha 1, foi finalmente entregue. Além da finalização das obras das 3 estações da Tijuca, foram atacadas as obras das estações Maria da Graça, Del Castilho e Inhaúma com vistas à inauguração no próximo ano.

A partir de 1982, por falta de recursos, o Metrô deixa de investir na área de manutenção e operação, provocando queda no padrão de qualidade de serviços.

No dia 20 de janeiro, o metrô opera pela primeira vez durante um jogo de futebol no Maracanã.

No dia 23 de janeiro, inauguração da 4ª linha de integração metrô-ônibus, a M-71 (Maracanã-Grajaú), via Vila Isabel.

No dia 14 de abril, início da transmissão de música para as estações, mediante convênio com a Rádio Roquete Pinto.

No dia 12 de maio, início da operação do piloto automático na linha 1, permitindo a redução do intervalo de 6 para 3 minutos e 45 segundos, além de aumentar a margem de segurança da operação dos trens.

No dia 18 de maio, início da operação dos [trens articulados](#) (tipo Pré-Metrô) na linha 2. A velocidade operacional da linha é também aumentada, visando atingir o intervalo mínimo de 6 minutos.

No dia 19 de maio, após a implantação do piloto automático, a linha 1 passa a funcionar com 14 trens nas horas pico, operando no trecho Botafogo-Estácio com usuários e no trecho Estácio-Saens Peña sem atendimento ao público. O intervalo mínimo programado cai de 5 minutos para 3 minutos e 45 segundos.

No dia 27 de maio, o metrô chega à Tijuca, com a inauguração das estações Afonso Pena, São Francisco Xavier e Saens Peña. No mesmo dia é inaugurada a linha de integração metrô-ônibus M-61 (Saens Peña-Usina) substituindo a linha M-41 (Estácio-Usina). Com o novo trecho a extensão total do sistema alcança 14,5 km e a média da demanda diária de passageiros passa de 250

mil para quase 500 mil passageiros.

No dia 11 de junho, inauguração da linha de integração M-51 (São Francisco Xavier-Grajaú), criada a partir da linha M-71 (Maracanã-Vila Isabel) extinta no mesmo dia.

No dia 3 de setembro, início da operação da linha M-62 (Saens Peña – Grajaú). No mesmo dia o itinerário da linha M-51 (São Francisco Xavier-Grajaú) é estendido até o bairro de Lins Vasconcelos.

No dia 11 de outubro, início da integração tarifária com as Barcas. Em dezembro contava com movimento médio diário de cerca de 1.000 passageiros.

No dia 6 de novembro, inauguração de mais dois acessos da estação Saens Peña.

Em novembro, o presidente da Companhia do Metropolitano, o engenheiro Carlos Teófilo de Souza, negociava com o BNDES um empréstimo de Cr\$ 8,4 bilhões para a compra de 14 novos carros do tipo Metrô e 14 do tipo articulado (Pré-Metrô).

Em novembro, o presidente Carlos Teophilo negociava com o BNDES o empréstimo de Cr\$ 8,4 bilhões para a compra de 14 novos carros tipo Metrô e 14 tipo Pré-Metrô.

Até dezembro de 1982, nos 37 km de toda a rede básica, foram escavados 5,491 milhões de metros cúbicos, concretados 1,260 milhões m³ e reaterrados 2,450 milhões m³.

Em dezembro, a obra civil da estação Maria da Graça se encontrava praticamente pronta, faltando apenas o acabamento e a reurbanização do entorno.

Os dormentes de concreto armado da linha 1 começam a apresentar fissuras. O problema irá se prolongar ao longo dos próximos 10 anos, com a troca de 6 mil dormentes. Em 1992, eram realizadas trocas diárias, quando decide-se pela elaboração de licitação para a troca de 50% dos dormentes da linha 1.

Paralisação das obras do pré-metrô, entre Irajá e Pavuna.

São urbanizados os 7 primeiros terrenos remanescentes das obras do Metrô, sendo seis localizados na Tijuca, a maioria nas ruas Dr.Satamini, Heitor Beltrão e São Francisco Xavier, e um em Botafogo, na rua Visconde de Ouro Preto, entre as ruas Natal e Muniz Barreto. Em 1985 o Metrô contava com 87 terrenos ociosos, sendo 52 na linha 1 e 15 na linha 2.

Apesar de ainda não existir integração tarifária com os trens de subúrbio, metade dos passageiros que utilizam a estação Central são provenientes dos trens de subúrbio, ou seja, cerca de 25 mil passageiros/dia.

Após a finalização da rede básica de 37 km, com a chegada do Metrô na Pavuna, prevista para 1984, haviam planos de expansão da rede do Metrô de Botafogo até a praça do Lido, em Copabacana, e da praça Saens Peña até a rua Uruguai e, depois pelo maciço da Tijuca, até o Jardim Botânico e, por extensão, até a Praça Antero de Quental, no Leblon.

[Foto](#) – Integração Metrô-Ônibus em Botafogo, por volta de 1982

[Quadro](#) - Linhas de integração Metrô-Ônibus em junho de 1982

[Quadro](#) – Integração Metrô-Automóvel e Metrô-Ônibus

1983

No dia 21 de janeiro, em função das obras de prolongamento da linha 2 até Maria da Graça, a linha 2 passa a funcionar das 6h às 14h. No período das 14 às 20h é implantado um serviço gratuito de ônibus entre as estações Estácio-São Cristovão e Maracanã. A operação da linha é normalizada no dia 28 de fevereiro.

Em janeiro, aproximadamente 40 mil pessoas eram transportadas diariamente nas linha de integração metrô-ônibus M-21(Botafogo-Leblon), M-22 (Botafogo-General Osório), M-51 (São Francisco Xavier-Lins), M-61 (Saens Peña-Usina) e M-62 (Saens Peña-Grajaú).

Nos dias 13 e 14 de fevereiro o Metrô funciona ininterruptamente, das 14 horas de domingo até às 23 horas de segunda-feira.

No dia 28 de fevereiro, viagem com o trem precursor com a via energizada até Maria da Graça.

No dia 3 de março, no Pré-Metrô, viagem com o primeiro trem com a via energizada até a primeira passagem de nível. No dia 7 de março o primeiro trem, com a via energizada, chega à estação Irajá.

No dia 12 de março, inauguração das estações Maria da Graça, da linha 2, e Del Castilho, Inhaúma e Irajá, do Pré-Metrô. O trecho Estácio-Maria da Graça entra em operação comercial no dia 14 de março, operando das 6 às 20 horas, com 4 trens articulados, operando com intervalos programados de 6 minutos e 15 segundos. Com os novos trechos a extensão total do sistema alcança 26,85 km. Após a inauguração as obras de conclusão Pré-Metrô são paralisadas.

A inauguração do trecho até Irajá poderia ser considerado um importante passo no prosseguimento da Linha 2 na direção da Pavuna, se não fosse o grande erro de planejamento de se implantar o trecho Maria da Graça – Pavuna em Pré-Metrô, cuja demanda, mesmo quando planejado, já solicitava a implantação do Metrô.

Durante o ano de 1983 o Metrô recebeu 15 carros do tipo Metrô e 10 carros de Pré-Metrô, o que permitiu aumentar sua frota para 19 trens na Linha 1 e 12 trens na Linha 2.

No dia 15 de março, início da operação comercial do trecho Maria da Graça-Irajá, funcionando das 9 às 15 horas, com 2 trens articulados, com intervalos de 18 minutos.

No dia 30 de março, após ampliação da rede, o sistema registra novo recorde no movimento diário de passageiros, atingindo a marca de 468.865 passageiros transportados. No dia 4 de abril, atinge 479.789 passageiros e 479.791 em 27 de maio.

No dia primeiro de abril, aumento da oferta de trens do Pré-Metrô. O número de composições em operação no trecho Maria da Graça – Irajá passa de 2 para 3, reduzindo o intervalo de 18

para 12 minutos.

No dia primeiro de abril, é colocado em operação o quinto trem na linha 2, nos horários de pico, no trecho Estácio – Maria da Graça, reduzindo o intervalo mínimo para 5 minutos.

No dia 24 de setembro, inauguração do acesso Praia de Botafogo da estação Flamengo.

Em setembro, inauguração da passarela para pedestres

Em 1983 é iniciada a integração com linhas de ônibus de passagem. No decorrer do ano o movimento total das linhas de integração direta e de passagem totalizavam para o Metrô cerca de 40 mil passageiros/dia. No dia 3 de outubro, criação da integração tarifária com 3 linhas da CTC: 108 (Cosme Velho - Praça XV), 223 (Praça XV - Grajaú) e 406 (Largo do Machado - Rodoviária).

No dia 10 de outubro, extinção da linha M-62 (Saens Peña-Grajaú), passando seus passageiros a serem atendidos pela linha 223. No decorrer do ano as linhas de integração de passagem

No dia primeiro de novembro, início da integração tarifária com mais 3 linhas da CTC: 219 (Usina-Praça XV, 416 (Usina-Forte) e 454 (Grajaú-Leblon).

Desativação do estacionamento integrado de automóveis junto ao estádio do Maracanã, e entrada em operação de um estacionamento com 123 vagas próximo à estação Maria da Graça.

Início da instalação de máquinas de fabricação de bilhetes nas estações da Linha 1.

Elaboração de Estudo Preliminar das expansões da Linha 1 nos trechos Tijuca-Leblon e Botafogo-Copacabana.

[Foto](#) - Integração metrô-ônibus em Botafogo.

Integração Metrô-Ônibus em Janeiro de 1983

Linha	Frota	Intervalo (min.)	Empresa	Média Passageiros/dia
M-21	Botafogo - Leblon	16	CTC	14.863
M-22	Botafogo - Leblon	15	CTC	13.410
M-51	S.F.Xavier - Lins	9	CTC	4.749
M-61	Saens Peña - Usina	7	CTC	3.962

M-62 Saens Peña - Grajaú

7

5

CTC

2.614

1984

O setor de Manutenção do Metrô foi atingido pela contenção de gastos e pela dificuldade de aquisição de peças de reposição.

Visando a criação de receita extra-operacional de forma permanente, foram tomadas providências para exploração de publicidade nas composições, estações e títulos de transporte, além da locação de lojas. Foi realizada a licitação para seleção das empresas locatárias das 13 lojas situadas nas estações Glória, Cinelândia, Presidente Vargas, Central e Estácio.

No dia 4 de janeiro, chegada dos carros números 699-A, 784-B e 786-B.

No dia 9 de janeiro, às 17 horas, colisão dos carros do Pré-Metrô 10 e 12.

No dia 27 de janeiro, a composição de Metrô número 19 entra em testes, sendo incorporada à frota operacional no dia 18 de fevereiro.

No dia 17 de fevereiro, as linhas 1 e 2 operaram ininterruptamente desde às 15 horas do domingo (17/02) até às 23 horas de terça-feira (19/02).

Nos dias 18 de fevereiro e 13 de abril, após o recebimento de novos carros, uma nova composição de Metrô é incorporada à frota operacional.

No dia 27 de fevereiro, entra em operação a escada rolante número 61 na estação Estácio.

No dia 12 de março, início da integração tarifária com as seguintes linhas da CTC:

230 - Rodoviária - Boca do Mato

231 - Praça XV - Lins

626 - Saens Peña - Pennha

207 - Lapa - Rodoviária

No dia 21 de março, chegada dos carros tipo metrô números 707-A, 806-B e 808-B.

No dia 21 de março, passeta pelas eleições Diretas, provoca o primeiro recorde de passageiros transportos pela integração com os ônibus – 41.725 passageiros/dia.

No dia 13 de abril, a composição T.20 é incorporada à frota operacional.

No dia 14 de abril, a composição T.21 entra em testes de operação.

No dia 26 de abril, chegada dos carros números 709-A, 810-B e 812-B.

No dia 14 de maio, entra em operação a escada rolante número 58, na estação Estácio.

No dia 17 de maio, chegada dos carros números 792-B, 794-B e 796-B.

No dia 19 de maio, chegada dos carros Pré-Metrô números 3025 e 3026. No dia 30 chegam os carros de Metrô números 703-A, 798-B e 800-B.

Em junho, em função da diminuição do número de trens em operação e de uma série de paralisações por problemas técnicos, a demanda diária de passageiros começa a diminuir, passando de 437 mil em maio de 1984 para 320 mil em fevereiro de 1985.

No dia 6 de julho, extinção da linha M-61 (Usina - Saens Peña) em função da nova integração com as linhas convencionais 219, 230, 416 e 454, operadas pela CTC..

No dia 16 de julho inauguração das linhas integradas M-92 (Maria da Graça - Bancários) e M-93 (Maria da Graça - Cocotá).

No dia 10 de julho, inauguração da linha M-63 (Saens Peña - Boca do Mato).

A integração com os ônibus continua contribuindo com parcela significativa da demanda no Metrô, no entanto houve uma queda do número de passageiros transportados em relação ao ano anterior.

No dia 30 de julho, alteração no itinerário da linha M-51 (São Francisco Xavier-Barão de Drumond).

No dia 16 de julho, inauguração das linhas de ônibus de integração M-92 (Maria da Graça-Bancários) e M-93 (Maria da Graça-Cocotá).

Em matéria no Jornal do Brasil de 2 de agosto de 1984, o então presidente da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, Herber Maranhão, critica que o trecho do Pré-Metrô (Maria da Graça - Irajá) havia sido "*inaugurado às pressas demagogicamente na administração passada*".

No dia 10 de agosto, inauguração do acesso Silveira Martins, na estação Catete, com passagem somente de saída, através de árvore giratória.

Em setembro, após a entrega do vigésimo terceiro trem, em função da falta de pagamento, a Mafersa suspende a entrega de novos trens do Metrô. A princípio foram encomendados 52 trens.

No dia 12 de setembro, chegada do carro Metrô número 814-B.

No dia 3 de outubro a linha de ônibus integrada 108 (Praça XV-Cosme Velho) passa a receber a numeração 180 (Cosme Velho-Estrada de Ferro).

No dia 10 de dezembro, recorde histórico de transporte de 490 mil passageiros, devido ao Comício das "Diretas Já", realizado na Candelária.

No dia 22 de dezembro, a composição T.05, que estava aguardando peças, é liberada para operação comercial. No mesmo dia a composição T.22 é incorporada à frota operacional.

Início da construção de passarela sobre a RFFSA, no acesso à estação Del Castilho.

Recebimento de Novos Carros em 1984

Data		Quantidade	Tipo
4	janeiro	3	Metrô
21	março	3	Metrô
26	abril	3	Metrô
17	maio	3	Metrô
19	maio	2	Pré-Metrô
30	maio	3	Metrô
12	setembro	1	Metrô

1985

Em janeiro, cinco trens, de 6 carros cada, “canibalizados” se encontravam paralisados por falta de peças de reposição. Nesse ano os problemas de manutenção se agravaram, repercutindo gravemente na operação.

Em abril, durante 12 dias, greve dos funcionários do Metrô, pleiteando não o aumento de salários, mas sim o reforço no repasse de verbas destinadas ao Metrô.

Em maio, o Metrô recebe Cr\$ 14,5 bilhões do Governo do Estado para repor em tráfego a frota paralisada desde 1982.

Paralisação dos Trens por falta de Peças [1]

- 1o. - 1982, julho
- 2o. - 1983, setembro
- 3o. - 1983, outubro
- 4o. - 1984, abril
- 5o. - 1984, julho
- 6o. - 1985
- 7o. - 1985

[1] Os trens já paralisados passaram a fornecer peças aos 16 trens em funcionamento , perdendo de vez a condição de voltarem ao serviço.

Em março, excluindo-se os carros que estavam paralisados por falta de peças no pátio de manutenção do Metrô, outros 35 carros do metrô se estavam enferrujando no pátio de uma empresa em São Paulo, em função da dívida de Cr\$ 5 bilhões do Metrô com o consórcio responsável pela fabricação.

Em junho, a linha 2 (Estácio – Maria da Graça) transportava somente 25 mil passageiros/dia. O trecho Pré-Metrô transportava apenas 2 mil passageiros/dia, com horário de funcionamento das 9 às 15 horas.

No dia 4 de junho, suspensão da operação do Piloto Automático na linha 1, passando os trens a serem operados em Condução Manual Controlada - CMC.

A linha 2 operava sem o sistema de controle de tráfego automático, o que não permitia a operação de carros do tipo metrô de maior capacidade.

Por volta do mês de agosto, a demanda diária de passageiros aumenta de 320 mil para 400 mil, em função da recuperação de 37 carros, realizada com recursos do Estado do Rio de

Janeiro. Desde 1983 o Governo Federal não repassava verba para o Metrô. Antes da liberação de recursos do Governo do Estado a média de trens em túnel era 10 a 12 composições, passando para 17 trens após a recuperação do material rodante.

No dia 15 de agosto, inauguração das 4 primeiras lojas no metrô, nas estações Glória, Cinelândia (2) e Presidente Vargas, desitinadas a venda de jornais, revistas e livros.

Em outubro, durante a paralisação das empresas de ônibus, foi alcançado o recorde de passageiros transportados no ano, com cerca de 468 mil usuários.

Em novembro, apesar da falta de material rodante nas linhas 1 e 2, e do Pré-Metrô ter operado irregularmene, a demanda do mês de novembro alcançou a média de 401.787 passageiros/dia.

No dia 7 de novembro, inauguração do Posto do Detran na estação Central para renovação de carteiras de motorista.

No dia 2 de dezembro, inauguração do stand da Riotur no mezanino da estação Cinelândia.

No dia 8 de dezembro, desativação da linha de Pré-Metrô, entre Maria da Graça e Irajá.

No dia 31 de dezembro, o metrô funcionou durante toda a noite, operando sem interrupção durante todo o dia primeiro de janeiro.

No dia 4 de junho, suspensão da operação com piloto automático na linha 1.

A média diária de passageiros integrados com os ônibus variou de 18 mil por dia no primeiro semestre para cerca de 25 mil no segundo semestre, contrastando com os 40 mil passageiros/dia transportados em 1984. O primeiro semestre foi particularmente ruim devido à baixa qualidade do serviço prestado pela CTC e às fraudes nos bilhetes integrados.

Integração Metrô-Ônibus

Número de Passageiros Transportados no Período 1983-1996

Ano	Passageiros (milhões)
1983	10
1984	8,8
1985	5,9
1986	4,1
1987	1,5

1988	1,2
1989	0,8
1990	0,5
1991	0,4
1992	0,4
1993	0,35
1994	0,25
1995	0,24
1996	0,24

As linhas de integração M-21 e M-22 em 1985 perdem quase metade da demanda.

Apesar da Linha 2 com 15,25 km de extensão, ser mais extensa que a Linha 1, com 11,6 km, a linha 2 respondeu apenas com 6,32% do número de entradas no sistema em 1985.

Com parte dos recursos de Cr\$ 14,3 bilhões liberados em 1985 pelo Governo do Estado, foram iniciadas as obras de construção dos blocos 59 e 60 da estação Largo do Machado, permitindo a conclusão do sistema de ventilação primária e a abertura do segundo acesso da estação.

Instalação de abrigos de passageiros nos terminais das estações Botafogo e Largo do Machado. Foram realizados estudos e mantidos contatos com empresas permissonárias de ônibus particulares, que operam as linhas circulares da zona sul, visando a implantação da integração com o Metrô.

Face a não aprovação de financiamento pelo BNDES para a conclusão das obras do trecho Irajá-Pavuna, foi solicitado à Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU, a inserção de novos recursos.

No Reveillon o Metrô opera ininterruptamente, facilitando o acesso da população às praias do Leme e Copacabana.

Lançamento do “Passaporte Especial – Bilhete do Ancião”, permitindo o transporte gratuito de pessoas com mais de 65 anos de idade.

Instalação de bancos especiais nos trens para deficientes físicos, gestantes e idosos.

Operação em 1985

Linha	Nº Trens Hora Pico
-------	-----------------------

L1
L2
Pré-Metrô

14
6 articulados
3 articulados

1986

No dia 11 de janeiro, reinício da operação com piloto automático, na linha 1.

No dia 21 de janeiro, inauguração de duas novas lojas na estação Cinelândia, ambas Loterias Esportiva. O Metrô conta com 5 lojas abertas: três na Cinelândia, sendo uma casa de revelação de filmes e duas bancas de jornais, uma na estação Glória (banca de jornais) e uma na estação Presidente Vargas (banca de jornais).

No dia 25 de janeiro, extinção da linha M-63 e mudança de itinerário nas linhas M-21 e M-22, que passam a ser circulares abraçantes. As linhas de integração de passagem 223 (Grajaú-Praça XV) e 231 (Praça XV-Lins) deixam de se integrar tarifariamente ao metrô. O itinerário da linha M-51 (São Francisco Xavier-Boca do Mato) é alterado.

No dia primeiro de maio, entra em vigor o Passaporte Especial, que isenta maiores de 65 anos no pagamento de passagens nos transportes coletivos administrados pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro.

No dia 15 de junho, início da exploração dos espaços internos das estações para colocação de anúncios comerciais, inicialmente com 960 painéis.

No dia primeiro de julho, o presidente do Metrô, Álvaro Santos, declara, em entrevista, que o Metrô carece de equipamentos necessários à segurança e manutenção do sistema operacional.

No dia 8 de julho, instalação dos primeiros painéis publicitários nas estações do metrô, pela empresa Foco-Feiras Exposições e Congresso Ltda., contratada pela Companhia do Metropolitano, através de licitação.

No dia 18 de agosto, inauguração do acesso Catete, na estação Largo do Machado.

No dia 22 de dezembro, foi alcançado o recorde de passageiros transportados desde a inauguração do sistema, com 518 mil passageiros.

Em 1986, na linha 2, entra em operação o primeiro VLT (veículo leve sobre trilhos) de fabricação nacional, fabricado pela Cobrasma para o Metrô, sob licença da BN Belga.

Devido ao Plano Cruzado, não houve aumento de tarifa do Metrô em 1986, com exceção da tarifa de integração com os automóveis.

A Promon Engenharia elabora o Estudo de Viabilidade da Expansão para Copacabana.

O Metrô realiza estudos visando a operação futura do trecho Carioca-Pavuna. De modo a eliminar a interferência com o projeto de construção do anexo do Palácio da Justiça, o traçado da linha é

modificado.

Realização do levantamento topográfico na área destinada à construção do Centro de Manutenção de Acari.

Elaboração dos novos projeto das estações Tomaz Coelho e Vicente de Carvalho e Engenho da Rainha.

Elaboração de estudos para operação da estação Maracanã em dias de jogos.

Definição do método construtivo a ser utilizado no trecho compreendido entre as ruas Dona Delfina e Uruguai.

Elaboração de estudos visando a expansão do Metrô até Belford Roxo.

O metrô colabora na elaboração do ante-projeto do Plano Inclinado na favela do Pavãozinho.

1987

No dia primeiro de fevereiro, suspensão da venda do bilhete integrado duplo Ônibus-Metrô/Metrô-Ônibus.

No dia 18 de fevereiro, por falta de trens, o trecho Estácio - Saens Peña é paralisado, visto 5 dos 15 trens da linha 1 apresentarem problemas técnicos.

Em março, a CBTU suspende a venda de bilhetes unitários do metrô na estação de trem de Madureira, em função da inexpressiva venda de bilhetes.

Em março, decisão do processo de retomada de expansão e elaboração do *Plano de Recuperação Operacional*. Em julho foi concluído a coleta de dados, em agosto detalhado o cronograma, e no dia primeiro de setembro iniciada a execução.

O metrô conta com 8 trens bastante danificados pelo processo de canibalização, servindo como repositório de peças dos trens em operação. Em fevereiro 4 trens já começaram a ser recuperados, com previsão de entrega para junho.

Em julho, início das obras de expansão das linhas 1 e 2, visando ampliar dos atuais 19,2 km para 41,5 km. São iniciadas obras em 3 trechos, o primeiro entre Botafogo e Ipanema, na linha 1 na zona sul, o segundo, entre o Estácio e a Praça XV, e o terceiro, entre Irajá e Pavuna, na linha 2, com previsão de conclusão das obras para o início de 1991.

No dia 10 de agosto, finalmente entram em operação as plataformas laterais para desembarque da estação Carioca. A rampa norte é aberta no dia 9 de novembro.

No dia 10 de agosto, início da integração tarifária com 3 empresas de ônibus particulares, através das linhas 571, 572, 521, 522 e 614.

No dia 14 de setembro, início da integração tarifária com as linhas, 573, 574, 583, 584, 511, 512 e 592

Em novembro, por conta própria, a CTC suspende, por insuficiência de frota, a operação das 5 linhas de integração: M-21, M-22, M-51, M-92 e M-93.

As linhas de integração da Ilha do Governador passam a ser operadas em pool com empresas particulares:

M-92	CTC / Ideal
M-93	CTC / Paranaquian

No dia 23 de novembro, início da troca do bilhete mensal pelo cupom Vale-Transporte.

No dia 24 de dezembro, reabertura das estações Del Castilho e Inhaúma do Pré-Metrô, com horário de operação das 6h às 20h.

No dia 24 de dezembro, início da integração tarifária com as linhas 661 (Maria da Graça-Meyer), 662 (Maria da Graça-Meyer) e 896 (Inhaúma-Pavuna).

Início da escavação do túnel entre Botafogo e Copacabana, que em 1989 contava com 1,5 km de extensão perfurado em rocha.

A Companhia do Metropolitano elabora o *Estudo Preliminar de Expansão do Metrô para Copacabana*, onde também é analisada a implantação de uma estação sob o Morro de São João, atendendo ao centro comercial Rio Sul. No mesmo ano a construtora CBPO apresenta o relatório *Planejamento Básico – Projeto Metrô Copacabana*, da expansão do Metrô de Botafogo até a praça General Osório, com cronogramas e planos de obras. O contrato de construção de obras civis é firmado com a construtora Andrade Gutierrez S.A., através do contrato 1027/87.

1988

No dia 6 de janeiro, em função das obras de expansão da Linha 1, é desativado o estacionamento de integração das áreas B e C da estação Botafogo. No dia 2 de junho é desativada a última área (A).

No dia 8 de fevereiro, toma posse Sebastião Teixeira, novo presidente da Companhia.

Em maio, a praça Cardeal Arcoverde é cercada para implantação de canteiro de obras. Posteriormente também são implantados canteiros de obras na Lagoa, junto à avenida Eptácio Pessoa, e nas praças Eugênio Jardim, General Osório e Cruz Vermelha.

No dia 30 de junho, início da integração tarifária com os trens de subúrbio, apenas com o ramal da Leopoldina tendo sido colocados a disposição três tipos de bilhetes integrados: Trem/Metrô, Metrô/Trem eIVO Integrado Trem/Metrô/Metrô/Trem. No dia 9 de novembro o serviço é ampliado, incorporando a linha auxiliar.

No dia 30 de junho, inauguração da estação Triagem, na linha 2.

No dia 29 de novembro, implantação do sistema de transmissão de mensagens sonoras gravadas para as estações pelo PCC, e não mais pelo supervisor de estação.

No dia 19 de dezembro, ampliação do horário de operação comercial da linha 2, passando a funcionar no mesmo horário da Linha 1, das 6 às 23 horas.

Início da construção do túnel da linha 2 no Estácio, em direção à estação Carioca (Lote 29).

Proseguiram as obras de implantação do Rabicho da Tijuca, dividido em duas zonas, a primeira denominada zona de manobras, com 360 metros de extensão, e a segunda, a zona de estacionamento de trens, com 640 metros de extensão, além de um pavimento superior para estacionamento de 800 automóveis.

A *Promon Engenharia* elabora um estudo para construção da estação São João, permitindo o acesso ao centro comercial Rio Sul. No mesmo ano a Companhia do Metropolitano elabora um Estudo de Viabilidade da Implantação da estação São João, com acesso pela rua Álvaro Ramos. Em 1990 o estudo é complementado pela mesma equipe da Companhia.

Na estação Irajá, que iria ser modificada, foram realizados os serviços de demolição dos pilares e das vigas das antigas plataformas, além de escavações para sua ampliação. Na estação Tomaz Coelho já estavam concluídos os pilares e a drenagem na área do mezanino. Na estação Vicente de Carvalho foi concluída a colocação das vigas calhas e das telhas pré-moldadas.

No trecho até Irajá da linha do Pré-Metrô, foi concluído alteamento do muro de fechamento da via com a substituição do antigo em placas pré-moldadas, por outro em alvenaria de concreto.

Reinício das obras do Lote 62, com a retirada do antigo muro de placas pré-moldadas e estrutura existente em Acari. No segundo semestre é concluída a implantação do muro do futuro centro de manutenção de Acari e iniciado o serviço de terraplenagem. Também foi concluída a remoção da fevela do local.

As obras de expansão no trecho Botafogo-General Osório estavam sendo realizadas em 5 frentes distintas a saber: Rua Fernandes Guimarães (Botafogo), Praça Cardeal Arcoverde, Praça Eugênio Jardim, Túnel Pompeu Loureiro, e rua Jangadeiros. Foi concluída a construção de um túnel auxiliar com 120 metros de extensão, ligando a rua Pompeu Loureiro ao túnel principal, com cerca de 340 metros concluídos. Os serviços de remanejamento das redes de serviços públicos prosseguiram nas 5 frentes.

No trecho Estácio-Barcas foram iniciados os serviços preliminares de instalação de canteiros de obras, implantação de desvios de tráfegos e a montagem do "shield" no trecho Estácio-Cruz Vermelha, cujo início da operação estava previsto para fevereiro de 1989.

São realizados estudos de viabilidade para implantação das estações Fazenda Botafogo, localizada entre Coelho Neto e Acari, e São João, situada sob o Morro de São João em Botafogo.

Elaboração do Termo de Referência para o desenvolvimento do estudo de viabilidade técnico-econômico para a implantação da linha 3 do Metrô.

Incorporação de mais 3 linhas de ônibus integradas, perfazendo um total de 24 linhas, que juntas transportaram em 1988 mais de 1 milhão de passageiros integrados.

Foram recuperados e reintegrados à operação comercial 4 trens, que também foram reformados internamente.

Operação

Inauguração da estação Triagem, na Linha 2, em junho/88.

Horário de fechamento da Linha 2 é do Pré-Metrô é estendido para às 23 horas, a partir do dia 19/12/88.

Liberação de espaços para o funcionamento de lojas na estação Carioca.

Frota Operacional

Linha

Número de Trens

Hora Pico

L1	14
L2	6 articulados
Pré-Metrô	2 articulados

Obras

Prosseguimento da construção do Rabicho da Tijuca.

Urbanização do entorno da estação Engenho da Rainha e calçamento do trecho Inhaúma-Engenho da Rainha.

Conclusão dos pilares, drenagem e fundação da área do mezanino.

Demolição dos pilares das antigas plataformas.

Projetos

A Companhia do Metropolitano firma o contrato 1001/88 com a empresa *Promom Engenharia Ltda.* para consultoria e elaboração de projetos de construção do trecho Botafogo-Ipanema.

1989

As obras de expansão, iniciadas em julho de 1987, estavam sendo tocadas lentamente, devido à falta de recursos. O BNDES, que a princípio financiaria a obra, ainda não liberou a verba. O banco liberou, até setembro de 1989, apenas parte da quantia necessária para aquisição de 22 carros do tipo articulado e 28 carros do tipo metrô, da Mafersa, cuja encomenda mais tarde foi suspensa. Em algumas estações, as obras estavam paralisadas. Até o fim do ano as obras são paralisadas por completo, mas mantendo-se a manutenção dos canteiros de obras, gerando importantes custos de manutenção. A obra na estação Cruz Vermelha (Lote 29) tinha sido iniciada, com a execução do remanejamento da rede de serviços públicos, logo depois paralisada.

Em fevereiro, a escavação do túnel em rocha para Copacabana, em meia seção numa primeira etapa, tinha alcançado 380 metros. A previsão era que o túnel estivesse concluído, até na altura do túnel Major Vaz, em dezembro de 1990. O túnel, projetado para implantação de vias superpostas, era escavado em meia seção numa primeira etapa, para depois se escavada a seção restante na etapa seguinte.

No final de fevereiro, a Construtora Mendes Junior, encarregada de finalizar o rabicho da Tijuca, inicia a desativação do canteiro de obras na rua Conde de Bonfim. O canteiro que já contou com mais de 700 operários contava com cerca de 300 homens.

No dia 24 de abril, inauguração do acesso Convento da estação Carioca.

No final do Governo Moreira Franco, as obras de expansão são paralisadas. Entre Botafogo e Copacabana já havia sido perfurado um túnel de 1,5 km de extensão.

No Estácio a máquina shield da construtora Camargo Corrêa estava pronta para iniciar os trabalhos de escavação da expansão da linha 2, quando as obras são suspensas.

Obras

Avançou a construção e montagem da zona de manobras e estacionamento de trens e automóveis conhecido como rabicho da Tijuca, que quando concluído permitirá a redução dos intervalos dos trens de 225 para 125 segundos, além de permitir a integração com 5 mil vagas de automóveis.

Prosseguiram as obras nas estações Vicente de Carvalho e Tomaz Coelho, até que pela completa falta de recursos as obras foram paralisadas no segundo semestre.

As obras de expansão da Linha 1 para Ipanema e da linha 2 para as Barcas foram interrompidas em função da Resolução nº 1469 do Banco Central que não permitiu o aumento do endividamento dos Estados e Municípios. No trecho Botafogo-General Osório as obras foram atacadas em 7 frentes distintas, destacando-se a extração de 90 mil m³ de rocha e a concretagem de 10 mil m³. No trecho Estácio-Barcas, as obras se desenvolveram em 3 frentes, tendo sido

realizados serviços de remanejamento da rede de serviços públicos, a cravação de perfis metálicos, e a conclusão do poço de partida do equipamento "shield", no Estácio.

Integração

Foram acrescentados aos sistemas mais 6 linhas de passagem da CTC e 16 linhas de passagem de empresas privadas.

1990

A não liberação de recursos por parte do BNDES determinou a revisão do programa de metas estabelecido anteriormente, adaptando à disponibilidade de recursos do Governo Estadual.

Em função da paralisação das obras foram feitos investimentos para a manutenção dos canteiros de obras e das galerias evitando prejuízos às construções vizinhas. Nesse ano foi concluída a laje provisória da rua Arnaldo Quintela e realizadas obras emergenciais na rua Xavier da Silveira, na futura estação Cantagalo. No trecho Estácio-Carioca foram concluídas as obras de reforço do túnel NATM, junto ao Hospital da Polícia Militar. No trecho Inhaúma-Pavuna foi mantido o serviço de vigilância patrimonial, visando evitar invasões de favelados, como já ocorrido no passado.

A CTC, já praticamente extinta, deixa de operar linhas de ônibus integradas com o metrô, passando de 7 linhas em janeiro, para apenas 2 linhas em dezembro.

No dia 13 de março, inauguração da estação Engenho da Rainha.

No dia 15 de março, em função da falta de segurança, o acesso Convento da estação Carioca passa a ser fechado no período das 20h às 23h.

Paralisação da construção da estação Cantagalo.

Sucessivas avarias no material rodante e roubos de cabo causam a paralisação do Pré-Metrô. No dia 11 de dezembro, usuários revoltados com mais uma paralisação do Pré-Metrô paralisam a linha 2 no períodos das 19h20 às 20h08.

Em dezembro, após a paralisação das obras, já tinham sido escavados 1.435 metros de túnel em rocha no trecho Botafogo-General Osório.

1991

No dia primeiro de janeiro, fim da integração tarifária com os trens de subúrbio, que é reiniciada somente no dia 6 de janeiro de 1992.

No dia 18 de fevereiro, é suspenso o serviço das linhas da CTC.

No período de 5 a 12 de março é suspenso o serviço no trecho do Pré-Metrô (Maria da Graça-Inhaúma), em função das obras de inauguração da estação Engenho da Rainha.

No dia 12 de março, entra em operação trem articulado (Pré-Metrô) TA-16, na Linha 2, para atender a nova grade horária.

No dia 13 de março, inauguração da estação Engenho da Rainha do Pré-Metrô.

Em abril, dos 23 trens adquiridos para a Linha 1, apenas 16 se encontravam em condições de circular. Na linha 1 10/12 trens eram usados no horário de pico. Dos 15 carros articulados do Metrô, só 10 tinham condição de circular.

No período 1987-1991, chegada de 6 novos carros do tipo Pré-Metrô.

No início do ano o sistema contava com 19 trens de 6 carros em operação, devendo passar para o mês de abril de 1991 para 20 trens, faltando ainda 26 carros a serem recuperados, de um total inicial de 56 carros encontrados em março de 1987 em processo de "canibalização", ou seja, por falta de peças de reposição, foram utilizadas as peças de 56 carros que deveriam estar em condição de tráfego.

Também se encontram 9 carros de metro na linha de fabricação da Mafersa, em São Paulo.

Em novembro, após a paralisação da obra de expansão da linha 1 até Ipanema, o governador Brizola libera verba de 1,05 bilhão de cruzeiros para transformar a galeria da estação Cantagalo, sob a rua Xavier da Silveira, em estacionamento para 72 vagas, além da reurbanização das praças Cardeal Arcoverde e General Osório, então tomadas por canteiros do metrô.

Os freios dos carros do metrô estão sendo acionados por falhas no sistema.

No dia 20 de dezembro, a companhia comemora o transporte de 361 mil passageiros, marcando o início da recuperação do sistema, que vinha perdendo passageiros em função da perda de qualidade do serviço.

Paralisação das obras de perfuração do túnel de 1.300 metros de extensão, em pura rocha, no Morro de São João, entre a rua Álvaro Ramos em Botafogo e a futura estação Cardeal Arcoverde, quando faltavam apenas 30 metros para conclusão de sua parte superior.

1992

Início do serviço de integração metrô-ônibus entre a Ilha do Governador e a estação da Praça Onze.

Entre dezembro de 1991 e janeiro de 1992, entram em operação 4 trens recuperados.

Em fevereiro o Metrô contava com frota operacional de 19 trens de carros tipo metrô de 26 carros do tipo pré-metrô. Nas horas de pico, na linha 1 (Botafogo-Saens Peña), circulavam 14 trens.

Em março, a linha 896 da Viação Pavunense deixa de fazer integração tarifária com o Metrô.

No dia 6 de junho, é inaugurado o serviço de duas linhas de ônibus ligando a Ilha do Governador a Praça Onze.

No dia 10 de junho, é alcançado o recorde de 406.644 passageiros transportados num dia, volume que não era alcançado desde janeiro de 1990.

O sistema contava com 46 carros do tipo A (com cabine de condução), 100 carros do tipo B (sem cabine de condução), e 32 carros do tipo articulado.

O Metrô do Rio de Janeiro é o único do mundo que desinaugura estações"

Carlos Romão Martins - Gerente de Projetos de Sistemas do Metrô de São Paulo
Revista Ferroviária, agosto de 1992

Obras

Em função das obras emergenciais de conclusão da estação Cantagalo, é finalizada a transformação de parte da Galeria da estação em estacionamento para automóveis, com custo de 3 milhões de dólares.

A Prefeitura entrega e reurbaniza os trechos Club Caiçaras/Borges de Medeiros, Rua Jangadeiros e Praça Eugênio Jardim, antes ocupados pelos canteiros de obra de expansão Botafogo-General Osório.

Planejamento

Prosseguimento da elaboração do Plano de Transportes de Massa – PTM, em conjunto com o BNDES, CBTU e órgãos da administração estadual e municipal. Tendo sido realizados diversos

trabalhos, destacando-se a elaboração de zoneamento e definição dos corredores de tráfego, estudo das tendências de crescimento da Região Metropolitana e análise da capacidade das instalações fixas das estações da Linha 1.

Revisão dos projetos das futuras estações da Linha 2

1993

Em dezembro, o prefeito César Maia desiste de Municipalizar a companhia, alegando não ter recursos para cobrir o contencioso trabalhista. O secretário de urbanismo do município também defende que o município não dispõe de recurso para cobrir os 50 milhões de dólares/ano do déficit operacional.

No período 1992-1994 o Pré-Metrô sofre sucessivas interrupções por falta de material rodante e corte de energia.

O Pré-Metrô, entre os dias 27 de setembro e 5 de outubro permaneceu fechado para suprir a demanda de trens na Linha 2 (Estácio-Maria da Graça).

No contrato inicial da compra de 270 carros do tipo Metrô, sendo 106 do tipo A e 164 do tipo B, a Companhia do Metropolitano tinha recebido até dezembro de 1993 apenas 46 carros do tipo A e 100 do tipo B, totalizando 146 carros, que possibilitavam a formação de 23 trens de 6 carros, sobrando 8 carros do tipo B. Da frota existente de 23 trens, 4 se encontravam canibalizados/acidentados. Os 8 carros restantes do tipo B também se encontravam canibalizados, ou seja, suas peças eram usadas na manutenção dos 19 trens em condição de tráfego.

Do contrato da compra de 68 carros do tipo Pré-Metrô, assinado em 1977, a Companhia do Metropolitano tinha recebido 32 carros. Após a redução contratual de 6 carros, que foram vendidos para Campinas, faltavam receber 30 carros. Dos 32 carros recebidos, 10 trens de 2 carros estavam em operação na Linha 2, 6 trens de 2 carros acidentados, sendo um vendido ao ferro-velho, por ter sido considerado irrecuperável. Cada carro é composto por dois módulos articulados, denominados *m1* e *m2*.

Obras

Retomada da construção do rabicho da Tijuca.

Planejamento

Apresentação à Câmara de Vereadores do Município do Rio de Janeiro do projeto de Lei que virá revogar a Lei nº 1.458, que tornou os terrenos do Metrô em áreas "non aedificandi".

1994

No dia 8 de fevereiro, suspensão do serviço de Pré-Metrô entre Maria da Graça e o Engenho da Rainha, para ser incorporado ao serviço de metrô do resto da linha 2, cuja alimentação da corrente é feita por terceiro trilho, em vez de rede aérea no pré-metrô. O trecho é reativado somente em 19 de setembro de 1994, já incorporado à linha 2.

No dia 10 de setembro, o Pré-Metrô e a linha 2 permaneceram fechados durante todo o dia para a realização de testes operacionais no trecho Maria da Graça-Engenho da Rainha, visando a operação unificada da linha 2 no trecho Estácio-Engenho da Rainha.

No dia 19 de setembro, reativação das estações Del Castilho, Inhaúma e Engenho da Rainha, fechadas desde fevereiro de 1994 por indisponibilidade de material rodante. O trecho Pré-metrô é finalmente incorporado à linha 2, suprimindo a baldeação em Maria da Graça. O trecho passa a receber também trens do tipo metrô com alimentação de corrente pelo terceiro trilho. A Linha 2 passa a ser operada com 8 trens na hora de pico, com intervalos de 5 minutos, e 6 trens na hora de vale, com intervalos de 5 minutos e 45 segundos. O tempo de viagem entre o Estácio e Engenho da Rainha passa de aproximadamente 40 minutos para menos de 20 minutos.

No dia 18 de agosto, o número de composições no horário de pico passa para 9 trens.

Em julho, o prefeito César Maia estuda a implantação de trem de levitação magnética japonês, entre o centro e a Barra da Tijuca, sem nenhum custo aos cofres públicos.

Em outubro, a linha 2 (Estácio-Engenho da Rainha) contava com 11,4 km de extensão, transportando uma média de 60 mil passageiros/dia, com 11 trens circulando em intervalos de 5 minutos.

Em novembro, a linha de ônibus integrada da Auto Viação Tijuca 614 (Largo da Segunda Feira-Usina) é substituída pela linha 229 (Usina-Castelo) da mesma empresa.

No final do ano, a Prefeitura anuncia a intenção de construção de uma linha de trem de levitação magnética entre o Centro e a Barra da Tijuca.

1995

No dia 3 de janeiro, Francisco Pinto, metroviário durante 18 anos, assume a Secretaria de Estado de Transportes, quando o metrô transportava um pouco mais de 300 mil passageiros/dia.

Em janeiro de 1995, segundo matéria da Revista Ferroviária, a linha 2 era operada com 9 trens de 2 carros articulados.

No dia 12 de fevereiro, o Metrô passou a operar aos domingos, no período das 14h às 20 h, somente nos dias de jogos clássicos no Maracanã,

No dia 26 de abril, em reunião, a Diretoria Executiva e o Conselho de Administração da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro aprovam o *Programa de Investimentos 1995/1998*, que foi enquadrado para financiamento pelo sistema BNDES em 08/11/95 e em 27/11/95 o Governador do Estado do Rio de Janeiro, sancionou a Lei nº 2.492, que concedeu autorização ao poder executivo para contratar tal financiamento. Os contratos que consolidaram a liberação dos recursos foram assinados em 01/04/96, quando o BNDES reconheceu a importância do Projeto de Expansão e Consolidação da Rede Metroviária, definido em 4 patamares de ações

1 – Expansão: Extensão da Linha 1 de Botafogo até a praça Cardeal Arcoverde em Copabacana, e o prolongamento da Linha 2 até a Pavuna. A continuidade desses trechos previa o transporte do dobro do número de passageiros que então utilizavam o Metrô.

São iniciadas três frentes de obras de expansão, com recursos do próprio governo do estado, antes mesmo da aprovação de empréstimo junto ao BNDES:

A primeira frente, no dia 27 de abril, com a retomada das obras do rabicho da Tijuca;

A segunda frente, no dia 4 de maio, na retomada da construção do trecho Botafogo - Cardeal Arcoverde com 1,6 km de extensão, com recursos do próprio governo do estado, com previsão de entrega para setembro de 1996;

A terceira frente, no dia 30 de agosto, com a retomada do trecho Engenho da Rainha - Tomás Coelho, com 1 km de extensão, com previsão de entrega para maio de 1996;

Em julho, o Governo do Estado entra com pedido de financiamento de 426 milhões de reais junto ao BNDES para o programa de investimento do Metrô, que inclui obras de recuperação, consolidação e expansão.

No dia 27 de setembro, a Câmara Municipal do Rio de Janeiro aprovou por unanimidade o Projeto de Lei nº 908-A, que propõe a revogação da Lei nº 145/89, que tornou todos os terrenos no metrô em áreas "Non Aedificandi". A revogação de tal Lei foi um passo importante para o

aproveitamento do patrimônio imobiliário do Metrô . O mencionado projeto foi vetado pelo prefeito em 27/10/95 e em 21/11/95 a Câmara Municipal derrubou o veto.

No dia primeiro de outubro, suspensão da venda do bilhete de integração Trem/Metrô e IVÔ Trem/Metrô, permanecendo apenas a venda do bilhete Metrô/Trem.

No dia 25 de novembro de 1995, através da Lei Estadual nº 2.470 é instituído o Programa Estadual de Desestatização.

O Metrô realiza os estudos preliminares de prolongamento da linha 1 até a Barra da Tijuca.

A Prefeitura realiza os primeiros estudos de viabilidade para implantação de uma linha de trem de levitação magnética, de tecnologia japonesa, entre o Centro e a Barra da Tijuca, com 36 km de extensão.

Material Rodante

Preparação de 2 trens de Metrô para operação na Linha 2, que entraram em operação em setembro de 1996. Foram recuperados 8 carros do metrô, que não formavam trens para serem utilizados com os novos carros a serem adquiridos. Era prevista a compra de 36 novos carros. Foi substituído o piso em 6 carros do Metrô.

Obras

Trecho Botafogo – Arcoverde:

Contrato de Obra: Andrade Gutierrez, Projetista: Promon.

Concluídos os serviços de execução das paredes diafragma na rua Fernandes Guimarães. Foi iniciada a escavação das abóbodas das vias dos túneis paralelos na região da zona de manobra.

Escavação: Rua Fernandes Guimarães	44% realizado
Túnel em Rocha	61% realizado
Estação e ventilação	63% realizado
Zona de Manobra	71% realizado

Trecho Rabicho da Tijuca – Lote 23 – Setor III (trecho Rua General Roca – Rua Dona Delfina):

Contrato de Obra: Mendes Junior, Carioca e Cristhian Nielsen; Projetista: Promon

Extensão: 990 metros

Concluída a obra bruta da Zona de Manobra, com 330 metros de extensão. Os serviços de escavação encontravam-se 90% concluídos, sendo iniciado os serviços referente a forma, armação e concretagem . A obra bruta do pátio de estacionamento dos trens avançou 150 metros em 1995.

O Projeto do Rabicho da Tijuca previu a construção pelo método invertido, através da qual se executou a laje superior numa primeira etapa, o que permitiu a liberação mais rápida da via (Conde de Bonfim), enquanto se realizavam as escavações.

Trecho Engenho da Rainha – Pavuna:

Contrato da Obra: C.R.Almeida, Projetista: Noronha

Foram iniciados os serviços no trecho Engenho da Rainha e Irajá, com prospecção das adutoras na estação Tomaz Coelho, limpeza geral da estação Vicente de Carvalho e demolição da estrutura existente na estação Irajá, para atender ao novo projeto.

Até dezembro de 1995 as obras da linha 2 consumiram US\$ 1,5 bilhão, com seus trechos mais complexos (viadutos e galerias) já implantados. A conclusão do trecho até a Pavuna estava orçado em R\$ 25 milhões, em junho de 1994, ou seja, cerca de 16% do valor investido até dezembro de 1995.

1996

A demanda no sistema no período de fins de 1994 a meados de 1996 aumentou em cerca de 22% na Linha 1 e 70% na Linha 2, permanecendo praticamente estável até o fim de 1996, quando transportava uma média de 409 mil passageiros/dia.

O ano de 1996 marca a retomada da construção do trecho Engenho da Rainha-Pavuna.

No dia 15 de janeiro, devido a falta de material rodante, foi autorizado o fechamento das estações Botafogo, Flamengo, Largo do Machado e Catete no período das 12:04h às 13:20h. No dia 25, também pela falta de material rodante houve acúmulo de usuários nas plataformas da linha 1, com princípio de tumulto. A falta de trens foi uma constante ao longo de todo o ano.

No dia 26 de fevereiro, o BNDES aprova o financiamento de R\$ 241,7 milhões para o Governo do Estado investir na expansão e modernização do Metrô.

No dia 31 de maio, é extinto o bilhete múltiplo Mensal.

No dia primeiro de junho, introdução do bilhete unitário especial "Carioquinha", para uso em faixas horárias de menor movimento. Só pode ser utilizado de segunda a sexta, das 12h às 16h e das 20h às 23h, e aos sábados e domingos durante todo o dia de funcionamento.

No dia primeiro de junho, início da troca de cupons de Vale-Transporte por qualquer tipo de bilhete.

Em agosto, início da operação de 5 trens do tipo Metrô na linha 2, visando ampliar a capacidade de operação. Os trens tipo Metrô deixaram de circular na linha 2 em 1982, quando foram substituídos pelos carros de Pré-Metrô.

No dia 23 de setembro, inauguração da estação Tomaz Coelho acrescentando mais 2,4 km de linhas ao sistema. A estação Vicente de Carvalho é inaugurada no dia 25 de setembro.

Com as inaugurações foram alteradas as configurações do número de trens que compõe as grade da linha 1, que passou de 14 para 12 trens nos horários de pico, e principalmente da linha 2, que passou de 7 TA's + 2 TM's para 4 TA's + 5TM's, proporcionando o aumento de 19,2% na oferta de lugares.

No dia 23 de setembro, a Linha 2 passa a operar com composições do tipo Metrô e Trem Articulado (Pré-Metrô).

No dia 30 de novembro, é extinto o bilhete múltiplo de 12 viagens.

No final do ano, o prefeito César Maia anuncia a implantação do trem de levitação magnética japonês entre o Centro e a Barra da Tijuca. A Prefeitura autoriza a empresa *K Inada Japan* a construir e explorar durante 20 anos em regime de concessão, uma linha de trem de levitação magnética entre o Centro e a Barra da Tijuca, com capacidade para o transporte de 200 mil passageiros/dia.

No dia 2 de dezembro, lançamento do bilhete múltiplo de 10 viagens, substituindo o bilhete múltiplo de 12 viagens, cuja venda foi suspensa em 30 de novembro de 1996.

No dia 20 de dezembro, inauguração da garagem subterrânea para automóveis sobre o rabicho da Tijuca.

Em 1996 é elaborado o Estudo Preliminar da Expansão do Metrô para a Barra da Tijuca, a partir da estação Saens Peña, prevendo a implantação das estações Uruguai, Jóquei, Rocinha e Itanhangá.

Material Rodante

Dos 58 carros Metrô (40% da frota) encontrados degradados e canibalizados pela administração do presidente Alvaro Santos em 1995, 29 foram recuperados e devolvidos à operação comercial até dezembro de 1996.

Foram recuperados 15 carros tipo Metrô, com os recursos do BNDES, e outros carros com recursos do orçamento de custeio.

Foram alocados mais 2 trens recuperados de 6 carros na Linha 1.

Situação das Obras em Dezembro de 1996

No final de 1996 encontravam-se em fase de conclusão os trabalhos de escavação e concretagem para execução das lajes superiores, intermediárias e superiores do trecho da rua Fernandes Guimarães, em Botafogo.

Expansão Botafogo-Arcoverde

Rua Fernandes Guimarães: Escavação 84% concluída
Concretagem 73% concluída

Túnel em Rocha: a escavação, com galerias superpostas, foi concluída em setembro de 1996, faltando apenas 14% da escavação do emboque do Morro São João em Botafogo.

Estação Arcoverde: 90% das escavações concluídas nas áreas da estação e ventilações. Foram iniciadas as concretagens das plataformas. As escavações do pátio de manobras foram concluídas.

No acesso à praça Cardeal Arcoverde sob a rua Otaviano Hudon, estavam em fase final a execução das lamelas das paredes diafragmas e as escavações do túnel em rocha.

Expansão Linha 2 – Engenho da Rainha – Pavuna

Lote 60 - A antiga passagem de nível PN-1, na estrada Velha da Pavuna, encontrava-se em execução os serviços referentes à estrutura do viaduto.

Lote 61 – Foram concluídas as estações Tomaz Coelho e Vicente de Carvalho. As estações Irajá e Colégio encontravam-se em execução os serviços referentes à estrutura. Também estavam sendo executadas as estruturas das passarelas de pedestres PP3-A e PP4, no trecho Engenho da Rainha – Vicente de Carvalho. No trecho Vicente de Carvalho – Colégio estava sendo executada a limpeza e demontagem da via permanente.

Lote 62 – Construção de muro de fechamento da via; execução da estrutura das estações Coelho Neto, Fazenda Botafogo e Acari; início da execução das fundações da estação Pavuna, após a negociação com a Flumitrens da cessão do terreno da estação.

Rabicho da Tijuca

Foi concluída toda a obra bruta do rabicho e inaugurado em dezembro de 1996 o primeiro trecho da garagem de automóveis, entre as ruas General Roca e Heitor Beltrão, com 300 vagas.

1997

No dia 13 de janeiro, o governo do Estado contrata uma empresa para elaboração do Edital de Concessão do Metrô. Segundo o governo, o metrô onera 100 milhões de reais por mês aos cofres públicos.

Início da *Operação Carnaval*, com o funcionamento ininterrupto durante os dias de desfiles no Sambódromo.

Seis consórcios pedem habilitação para disputar a concessão do Metrô, sendo 5 com participação de empresas estrangeiras.

Em março, foi realizada concorrência para o gerenciamento de espaços publicitários nas estações do Metrô, tendo como vencedora a empresa Cromo Comunicações Ltda. Em julho foi a vez da concorrência para instalação de bancos eletrônicos, tendo como vencedor o Banco Bradesco.

No dia 25 de setembro de 1997, moradores de Botafogo, munidos de tochas, realizam protesto a favor da construção de nova estação na rua Álvaro Ramos, promessa do Governo do Estado.

Em outubro, 36 novos carros de metrô estavam sendo fabricados na Mafersa, em São Paulo, para ampliação da frota.

No dia 14 de novembro, publicação do edital de concessão para operação e manutenção do Metrô.

No dia 19 de dezembro, o *Consórcio Opportrans* (Cometrans-Buenos Aires e Sorocaba Empreendimentos SA do Banco Opportunity) vence a concorrência de concessão das atividades de operação e manutenção do sistema. O Contrato é assinado no dia 27 de janeiro de 1998, com prazo de concessão de 20 anos, renováveis por mais 20 anos, contados a partir do dia 5 de abril de 1998, início da concessão.

No dia 22 de dezembro, inauguração de viaduto rodoviário, com 360 metros de extensão, sobre a linha 2, entre as estações de Thomaz Coelho e Engenho da Rainha.

Realização de anteprojeto para construção do trem de levitação magnética – HSST - entre o Centro e a Barra da Tijuca, com investimento total previsto de 1 bilhão de reais. O projeto prevê a construção de sete estações (Terminal Alvorada, Jardim Oceânico, Fashion Mall, Praça Santos Dumont, Metrô Botafogo, Aeroporto Santos Dumont e Metrô Carioca) com tempo de viagem 22 minutos entre a Barra e o Centro. Cada trem, com oito composições,, tem capacidade para até 800 passageiros.

No dia 23 de dezembro a empresa japonesa *K. Inada Consultoria e Empreendimentos* pede autorização à Feema para construção da linha de trem de levitação magnética (HSST - High Speed Surface Transport) entre o Centro e a Barra da Tijuca.

Em dezembro, da frota patrimonial de 30 carros articulados do metrô, apenas 12 eram usados na operação da linha 2, formando 6 composições de dois carros cada uma.

A linha 940 (Ramos-Madureira), da empresa Caprichosa, passa a fazer integração tarifária com o metrô na estação Vicente de Carvalho.

Foram iniciados em 1997 o o Projeto Básico de expansão do Metrô à Barra da Tijuca, a partir da Tijuca, até o Jardim Oceânico e o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico do trecho Arcoverde-Siqueira Campos. O Estudo Preliminar de Expansão do Metrô para a Barra da Tijuca, a partir da Tijuca, começou em 1995, objetivando aliar a busca de um traçado de menor custo, através do prolongamento do tramo norte da Linha 1 até o Jóquei, na futura linha 4, que faria o trajeto até o Jardim Oceânico. A estação Jóquei seria de transferência, em dois níveis, permitindo futuramente o fechamento da linha 1 e a expansão da Linha 4 até o Centro. Cerca de 80% do trecho de 14,8 km Tijuca-Jardim Oceânico seria implantado na rocha, minimizando o custo de implantação. Estava previsto para fevereiro de 1998 a conclusão do Projeto Básico, que estava sendo elaborado pela empresa Engevix Engenharia S/C Ltda., vencedora da licitação de 28/07/97.

Foi concluída a licitação referente a exploração comercial do estacionamento, com sistema automatizado, do rabicho da Tijuca, tendo como vencedora a empresa Estapar Estacionamentos S/C Ltda., com prazo de exploração de 5 anos.

A Companhia do Metropolitano firma com a empresa *Alstom Brasil Ltda.* o contrato 1035/97, para fornecimento do sistema de comando centralizado, controle de tráfego e cronometria nos trechos Saens Peña-Arcoverde e Estácio-Pavuna, e também para o sistema de sinalização do trecho Maria da Graça-Pavuna, e para o sistema de pilotagem automática do trecho Estácio-Pavuna.

Concessão dos Serviços de Operação e Manutenção

No *Programa de Desestatização do Estado do Rio de Janeiro* do governo Marcello de Alencar, em 1997 foi contratado o consórcio Engevix, com o objetivo de realizar estudos visando a modelagem e posterior transferência dos serviços metropolitanos para a iniciativa privada. O Consórcio foi selecionado através de Licitação em dezembro de 1996, o contrato assinado em 13 de janeiro de 1997, e os respectivos estudos desenvolvidos no períodos de janeiro a setembro de 1997.

Dando início ao processo licitatório, foi publicado em 26 de setembro de 1997 o edital preliminar, e em 6 de outubro de 1997 realizou-se na Bolsa de Valores a Audiência Pública, para que o Estado prestasse os esclarecimentos necessários adicionais e recebesse sugestões dos potenciais interessados e sociedade em geral.

O Edital definitivo foi publicado em 14 de novembro de 1997 e após pré-qualificação, pela

Câmara de Custódia e Liquidação da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro dos grupos interessados , foi realizado em 19 de dezembro de 1997, pela Bolsa de Valores, o Leilão para Concessão dos Serviços de Operação e Manutenção do Metrô. Dos grupos pré-qualificados participaram : Cascais Participações S.A., o Consórcio Opportrans e os consórcios Metrô-RJ Rio A e B, tendo sido vencedor o lance de R\$ 291,6 milhões, ofertado pelo Consórcio Opportrans.

No dia 27 de janeiro de 1998 se deu a assinatura do Contrato de Concessão, iniciando-se o período de transição , e em 5 de abril de 1998 se deu a transferência à iniciativa privada, pelo período de 20 anos dos serviços públicos prestados pelo Metrô.

Material Rodante

Foram recuperados 22 carros tipo Metrô pela Mafersa, 6 carros metrô pela Stone Ibérica, e 7 carros pré-metrô pela manutenção da Companhia do Metropolitano.

Obras

O projeto executivo da estação Arcoverde estava 100% concluído e 95% das galerias e túneis de acesso à estação. Na rua Fernandes Guimarães e no emboque do Morro São João foram concluídas as escavações e concretagem. Na expansão da Linha 2, no trecho Engenho da Rainha-Irajá, foram concluídos 90% dos projetos e no trecho Irajá-Pavuna 88%.

Projetos

Início da elaboração do Projeto Básico da expansão até a Barra da Tijuca, no trecho Saens Peña-Jóquei-Jardim Oceânico.

Estudo para implantação de linhas de microônibus com integração nas estações Siqueira Campos, Irajá, Pavuna e Maria da Graça.

Operação

Em dezembro de 1997 a frota patrimonial do Metrô era composta por 146 carros, sendo 46 carros do tipo A e 100 do tipo B. A frota operacional do Metrô era composta por 16 trens de 6 carros e 7 trens de 4 carros, além de 15 trens articulados de 2 carros cada, sendo cada carro composto por dois módulos articulados . A Linha 2 nos horários de pico era operada com 4 trens articulados e 5 trens do tipo metrô.

[Quadro](#) – Entradas no Sistema por estação no período 1979-1997

[Quadro](#) – Intervalos Programados no período 1979-1997

[Quadro](#) – Frota Patrimonial e Trens em Operação no período 1978-1997

1998

Com o aumento da demanda após a chegada do Metrô na Pavuna, os carros tipo Pré-Metrô (articulados) deixam de circular na Linha 2.

No dia 5 de abril, o *Consórcio Opportrans* assume a operação e manutenção do sistema por um período de 25 anos. Na data o sistema operava com 16 trens de 6 carros, 8 trens de 4 carros e 15 trens articulados, com intervalos médio de 5 minutos na Linha 1 e 7 minutos na Linha 2, com demanda média de 321 mil entradas/dia.

No dia 15 de abril, inauguração oficial do estacionamento para automóveis do Rabicho da Tijuca, maior construção do gênero da América Latina, com 1 km de extensão a capacidade para 2 mil vagas rotativas.

No dia 14 de maio, lançamento do pré-edital para construção e concessão da Linha 4, para a Barra da Tijuca.

No dia 2 de julho, inauguração da estação Carderal Arcoverde, na Linha 1.

Liberação de Carros para Operação na Linha 2

Composição	Situação	Número de Carros	Início da Operação
61	Recuperado	4	05/04/1998
62	Novo	4	01/07/1998
63	Novo	4	14/08/1998
64	Novo	4	18/08/1998
65	Novo	4	21/08/1998
66	Recuperado	4	29/08/1998
67	Novo	4	29/08/1998
68	Recuperado	4	11/09/1998
69	Novo	4	05/10/1998

No dia 31 de julho, inauguração da estação Pavuna. O sistema passa a contar com 34,8 km de extensão.

No dia 10 de agosto, inauguração da nova estação Irajá.

No dia 24 de agosto, inauguração das estações Engenheiro Rubens Paiva e Acari/Fazenda Botafogo.

No dia 29 de agosto, inauguração das estações Colégio e Coelho Neto.

No dia 24 de novembro, o *Consórcio Rio Barra*, formado pela construtora Queiroz Galvão, Constran S/A Construções e Comércio, e Trans-Sistemas de Transportes, foi o único participante do leilão, referente ao *Edital de Licitação PED/ERJ/nº02/98-Metrô* para concessão e construção da Linha 4 do Metrô, com período de exploração de 25 anos. Na época o trecho com 16 km de extensão e 5 estações (Jardim Oceânico, São Conrado, Jóquei, Humaitá e Morro de São João) estava orçado em R\$ 880 milhões, sendo R\$ 488 milhões sob responsabilidade da concessionária e os demais R\$ 393 milhões a cargo do Estado. Tratava-se da primeira linha de metrô da América Latina concedida à iniciativa privada através de processo de construção, operação e transferência (BOT).

[Texto](#) - Contrato de Concessão da Linha 4 do Metrô firmado em 21 de dezembro de 1998

Entrega do estacionamento subterrâneo do rabicho da Tijuca, maior construção do gênero da América Latina, com 1 km de extensão a capacidade para 2 mil vagas rotativas.

Conclusão do pátio de manobras do rabicho da Tijuca, com capacidade para 17 trens.

Elaboração do estudo de viabilidade *Análise Técnico-Econômico-Financeira da Expansão da Linha 1* desde a praça Cardeal Arcoverde até a estação Siqueira Campos.

Os carros tipo Pré-Metrô são enviados à Alstom, para instalação de ar-condicionado.

A Companhia do Metropolitano firma o contrato 1016/98 com o *Consórcio Franco-Brasileiro*, para o fornecimento e instalação do sistema de sinalização, pilotagem automática e telefonia de trens para os trechos do Rabicho da Tijuca, Botafogo-Siqueira Campos, e sistema de telefonia de trens para Pavuna.

1999

Conclusão do Estudo e Viabilidade Técnico-Econômico-Financeira do trecho Cardeal Arcoverde-Siqueira Campos.

Com aporte de recursos do Tesouro do Estado, foram iniciadas as desapropriações de imóveis e as obras civis para a expansão da linha 1 no trecho Cardeal Arcoverde - Siqueira Campos.

Início da elaboração do site da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro na internet.

2000

Conclusão do [Projeto Básico](#) para o prolongamento da Linha 1, desde a estação Saens Peña até o Jardim Oceânico na Barra da Tijuca, passando pela Gávea, elaborado pela empresa *Engenix*

Engenharia S/C Ltda.,

2001

No dia 23 de janeiro, através do Decreto nº 27.809, o Governador Garotinho instituiu a Secretaria de Desenvolvimento Urbano, SEDUR, incluindo como um dos seus órgãos vinculados a *Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro*.

No dia 9 de março, através do Decreto nº 27.898 (complementado pelo Decreto nº 28.313 de 11 de maio de 2001) o Governador determinou a cisão da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro em duas empresas: uma a ser liquidada (onde permanecem os ativos e a relação empregatícia dos funcionários) e a outra que é a responsável pelas atividades de planejamento, projetos e obras de expansão do metrô.

No dia 25 de maio de 2001, a *Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro* realiza Assembléia onde é efetivada a cisão, criando a *Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro - Rio Trilhos*.

A Prefeitura realiza os estudos preliminares relativos ao Projeto de Viabilidade do Metrô entre a Penha e a Barra da Tijuca, elaborado pelo Grupo de Trabalho criado pelo Decreto Municipal nº 19.702 de 23/03/2001.

2002

No dia 9 de dezembro, a Diretoria Executiva do Metrô aprova preliminarmente a proposta de traçado para a Linha 4, apresentada pela *Concessionária Rio Barra S.A.*, desenvolvendo-se por cerca de 26 km desde a estação Alvorada, na Barra da Tijuca, até a estação Santo Antônio, no centro.

A Rio Trilhos firma o contrato 1007/02 com a empresa *Alston Brasil Ltda.*, para o fornecimento e montagem do sistema de Comando Centralizado no trecho Siqueira Campos – Arcoverde.

2003

No dia primeiro de janeiro, através do Decreto nº 32.621 a Governadora Rosinha Garotinho, determinou a extinção da Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDUR voltando a *Companhia de Transporte sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro - Rio Trilhos* a ser um órgão vinculado a Secretaria de Estado de Transportes- SECTRAN.

No dia 13 de fevereiro, a Prefeitura anuncia a construção, com recursos próprios, de uma nova estação de metrô na área conhecida como rabicho da Tijuca, localizada sob o cruzamento das ruas Conde de Bonfim e Itacuruçá, com data prevista de publicação do edital para 19 de março de 2003.

No dia primeiro de março, início da operação da estação [Siqueira Campos](#).

No dia 13 de agosto, a *Secretaria Municipal de Transportes* foi autorizada por [decreto](#) do prefeito Cesar Maia a licitar, em caráter prioritário, o projeto de edital de concessão do *Trans Pan 2007* - futuro metrô que ligará a Barra da Tijuca aos aeroportos Internacional Tom Jobim, na Ilha do Governador, e Santos Dumont, no Centro.

2004

Em setembro, a Barzel Empreendimentos Participações Imobiliárias, inicia a elaboração do Estudo de Viabilidade da estação São João, apresentado em dezembro de 2004.

Em outubro, retomada das obras de construção da estação Cantagalo, paralisadas desde 1988.

No dia 18 de outubro, inauguração da linha de integração metrô-ônibus Del Castilho - Ilha do Fundão, operada com 4 ônibus com ar-condicionado, sem custo adicional no valor do bilhete do metrô.

Em novembro o sistema de integração metrô-ônibus transportou 485.298 passageiros.

Início dos testes dos trens articulados reformados, tipo pré-metrô, que foram remodelados e ganharam ar-condicionado.

Em dezembro, início da operação em caráter experimental das primeiras linhas de ônibus da Zona Oeste integradas ao metrô, as linhas 380 (Metrô Coelho Neto - Santa Cruz) e 390 (Metrô Coelho Neto – Sepetiba). A tarifa não incluía o acréscimo no valor da passagem do metrô. Os veículos não contavam com ar-condicionado nem pintura de frota diferenciada, indicando o serviço de integração, pois só deveriam ganhar o mesmo padrão de serviço das demais linhas integradas do metrô, caso o serviço fosse aprovado.

2005

No dia 19 de janeiro, início do transporte de bicicletas aos domingos e feriados.

Em setembro, as linhas integradas do metrô transportavam uma média 96 mil passageiros/dia nos dias úteis e 15 mil passageiros/dia nos finais de semana.

No dia 5 de dezembro, assinatura de convênio entre o Governo do Estado e a CBTU para execução do Projeto Executivo da Linha 3, entre a Praça Araribóia, em Niterói, e Guaxindiba, em São Gonçalo.

Enquanto isso a situação da linha 2 é de abandono, pois gastaram bilhões de reais para

construí-la e até hoje não compraram o número de trens necessários para sua plena operação.

Em dezembro, o BNDES suspende o repasse mensal da verba referente ao empréstimo concedido ao Governo do Estado do Rio de Janeiro para construção do trecho Siqueira Campos - Cantagalo.

2006

No dia 20 de janeiro, execução da última explosão para abertura do tunél entre as estações Siqueira Campos e Cantagalo.

No dia primeiro de janeiro, a tarifa do metrô é reduzida de 2,25 para 2,20 R\$

No dia 20 de janeiro, a tarifa da integração metrô-ônibus expresso é reajustada para 2,60 R\$, tornando-se 40 centavos mais cara que o bilhete unitário do metrô.

Em janeiro segundo dados oficiais, o sistema conta com frota patrimonial de 34 trens (182 carros), sendo 179 carros para operação diária, transportando uma média de 500 mil passageiros/dia.

No início de fevereiro o Governo do Estado anuncia a possibilidade de início da obra de expansão até a Praça General Osório, com 780 metros de extensão, a partir da estação Cantagalo, ainda em construção. O trecho está orçado em 350 milhões de reais. A previsão é de que a obra dure 18 meses, e que em 2006 seja feito o enquadramento financeiro junto ao BNDES, responsável pelo financiamento de 60% da obra, cabendo o resto ao Governo do Estado.

No dia 4 de fevereiro, extinção do serviço de integração metrô-ônibus Econômico, nas linhas 380, 388 (ambas Santa Cruz) e 390 Sepetiba, por falta de interesse da empresa operadora - *Transporte Zona Oeste Ltda.*

No dia 8 de março, inauguração do campus da *UniverCidade* na estação Carioca, com 2.200 metros quadrados.

No dia 24 de março, publicação da Lei 4.733/06 no *Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro*, determinando a operação de carros exclusivos às mulheres nos horários de maior movimento - das 6h às 9h e das 17h às 20h, nos trens do metrô e da Supervia.

Em março, o sistema de integração metrô-ônibus transporta cerca de 100 mil passageiros/dia, em 17 linhas.

No dia 12 de abril, a *Companhia de Transporte sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro - Rio Trilhos*, entrega à direção do BNDES proposta para financiamento da construção do trecho Cantagalo - Praça General Osório, com 750 metros de extensão, orçado em 320 milhões de reais.

No dia 24 de abril, início da operação dos vagões exclusivos para mulheres, nos horários de maior movimento - das 6 às 9 horas e das 17 às 20 horas. O sistema conta com 34 trens circulando diariamente nas linhas 1 e 2.

No primeiro semestre, com previsão de custo de 13 milhões de reais, início do processo de licitação para construção de dois novos acessos entre as plataformas das linhas 1 e 2 da estação Estácio, aumentando em 25% a capacidade de transferência de passageiros, com o fluxo de 13 mil passageiros/hora.

No dia primeiro de maio, a empresa *São Silvestre* assume a operação das linhas de integração metrô-ônibus Gávea e Ipanema, substituindo a empresa *Breda Rio* que rescindiu o contrato de operação com o Metrô. Houve queda na qualidade do serviço, visto os confortáveis ônibus da *Breda Rio* terem sido trocados por ônibus com chassi e suspensão inadequados ao transporte de passageiros, além de motor dianteiro e grande altura nos degraus para embarque e desembarque.

Novidades nas linhas de integração metrô-ônibus Gávea e Ipanema em junho

No dia primeiro de junho, início da operação de mais 4 pontos para embarque e desembarque, a saber: Rua Bartolomeu Mitre, altura do número 990; Rua Visconde de Albuquerque, número 555; Rua Ataulfo de Paiva, número 1231; e na Rua Bartolomeu Mitre, próximo ao hospital Miguel Couto.

- A partir do dia 4 de junho, as linhas passam a operar inclusive aos domingos, em trajeto unificado, com intervalos de 10 minutos;

- Aos sábados, as linhas passam a operar em trajeto unificado.

- Redução do intervalo de passagem dos carros, passando de 7 para 4 minutos nos horários de maior movimento, após o reforço de mais 10 ônibus, sobre os 30 ônibus existentes.

- Nova pintura externa.

No dia 8 de junho, o BNDES aprova o pedido de empréstimo para as obras de expansão do trecho Cantagalo - General Osório, com extensão de cerca de 700 metros.

No dia 19 de junho, início da operação, no período de pico da manhã, de mais um trem com 6 carros na linha 2, passando a linha a contar com 17 trens em operação.

Em junho, parte dos trens das linhas 1 recebem nova identidade visual externa, junto com nova logomarca.

Em junho, alguns carros recebem nova decoração interna de padrão estético inferior ao existente, com paredes brancas, bancos azuis, e novo piso.

No dia 15 de julho, extinção da linha de integração metrô-ônibus 407 A - Largo do Machado - Silvestre.

No dia 15 de julho, o ponto final da linha de integração metrô-ônibus 214-A é transferido da estação Cinelândia para a Carioca.

Em setembro, previsão de inauguração da estação Cantagalo, que segundo o Governo do Estado, sofreu atraso devido ao bloqueio do financiamento do BNDES, que não repassou os recursos entre janeiro de 2005 e janeiro de 2006.

Em novembro, a Associação de Moradores de Copacabana inicia campanha, com abaixo assinado, para troca do nome da estação Cantagalo para Eugênio Jardim

No dia 20 de novembro, o embarque na estação Siqueira Campos passa a ser efetuado na plataforma norte, em função das obras de expansão até a estação Cantagalo.

No dia 19 de novembro, início da operação, em testes, do trecho Siqueira Campos – Cantagalo, com um trem a cada 15 minutos por sentido, no horário das 12 às 14 horas. A operação não estava prevista, tendo ocorrido devido às inúmeras reclamações da população pela inauguração apressada. Uma semana depois a operação experimental é suspensa.

Em dezembro, os condutores, ao iniciarem as viagens nas estações terminais, passam a informar aos passageiros a previsão do tempo e o tempo de viagem até as estações Carioca e terminal

No dia 18 de dezembro, a governadora Rosinha Garotinho inaugura a estação Cantagalo, ainda inacabada. No dia seguinte são iniciadas viagens experimentais gratuitas com passageiros, das 12h às 14h, com um trem a cada 15 minutos, com a estação ainda em obras. A operação durou apenas alguns dias.

Em função da inauguração do novo trecho até a estação do Cantagalo, é prevista a aquisição de mais 4 TUE's de 6 carros, passando a frota a contar 38 TUE's. Com a nova aquisição, junto com a implantação de piloto automático, pretende-se diminuir o intervalo das composições de 4,20 para 3 minutos, nos horários de maior movimento.

Previsão de implantação de duas escadas rolantes na estação Afonso Pena. (Não Realizado)

Previsão de implantação de sistema de bilhetagem *Smart Card* em todas as estações. (Não Realizado)

Previsão de início das obras de expansão da linha 1, entre a estação Saens Peña até a estação Uruguai, sendo o trecho operado por duas composições de trens articulados belgas. (Não Realizado)

2007

No dia 2 de janeiro, o preço do bilhete unitário é reajustado de R\$ 2,30 para R\$ 2,40 . A tarifa de integração com o ônibus expresso não é reajustada, permanecendo em R\$ 2,60.

No dia 4 de janeiro, em entrevista ao jornal O Globo o governador do estado Sérgio Cabral anuncia que o Estado terá Bilhete Único. O projeto prevê que um tíquete poderá ser usado em metrô, trem, ônibus, barcas e vans.

No dia 8 de janeiro, conforme determinação judicial, o valor do bilhete unitário foi reduzido de R\$ 2,40 para R\$ 2,30.

No dia 5 de fevereiro, pela manhã, início da operação da linha de integração metrô-ônibus *Pan-07* - Metrô Siqueira Campos – Barra da Tijuca, com tarifa de R\$ 3, operada em “pool” pelas empresas Jabour, Real, Amigos Unidos, Pégaso e Redentor, com 4 carros com ar-condicionado por empresa, totalizando 20 carros.

No dia 27 de fevereiro, início da operação da estação Cantagalo, ainda sem a cobrança de passagem que é realizada a partir do dia 3 de março. A expansão Siqueira Campos – Cantagalo custou cerca de R\$ 320 milhões.

Em fevereiro, segundo matéria da Revista Ferroviária, a companhia conta com frota patrimonial de 182 carros. Diariamente circulam 33 trens (179 carros), assim distribuídos:

17 trens com seis carros, totalizando 102 carros

13 trens com cinco carros, totalizando 65 carros

3 trens com 4 carros, totalizando 12 carros

No dia 2 de abril, fim da integração tarifária com as linhas de ônibus municipais convencionais de passagem, que até então transportavam uma média de apenas 400 passageiros/dia.

No dia 11 de abril, início da construção do trecho Cantagalo – General Osório, em cerimônia com a presença do Governador e do presidente da república, quando foi realizada uma detonação simbólica. O trecho de cerca de 800 metros de extensão está orçado em 308 milhões de reais, com previsão de entrega em 30 meses.

No dia 8 de maio, a Opportrans Concessão Metroviária, anuncia a conclusão do acordo pelo qual a sócia argentina Cometrans venderá sua participação de 31,94% na empresa para os outros dois acionistas: Sorocaba Empreendimentos e Participações e Valia, fundo de pensão dos funcionários da Vale do Rio Doce. Com o acordo, a Sorocaba, que tinha 57,85% da empresa, passará a deter 85% das ações ordinárias da Opportrans, e a Valia, que antes tinha 10,21% da concessionária, ficará com 15%. O valor da transação não foi divulgado. A Sorocaba era uma empresa controlada pelos fundos de pensão Previ, Petros e Funcef, por meio do Investidores

Institucionais FIA, em conjunto com o Citigroup e o Grupo Opportunity.

No dia primeiro de junho, a *Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais do Estado do Rio de Janeiro - Coderte* - volta a administrar o estacionamento de automóveis do rabicho da Tijuca. Na mesma semana é inaugurada a ampliação da garagem, que passa a dispor de 800 vagas.

No dia 3 de junho, são definidos os locais para implantação dos canteiros de obras no entorno da Praça General Osório, para o início das obras pelo lado de Ipanema. Desde o dia 11 de abril, quando foram iniciadas as obras, já foram escavados 130 metros de túnel sob o morro Pavão-Pavãozinho, pelo lado de Copacabana.

No dia 18 de junho, inauguração da linha de integração metrô-ônibus Alvorada – Del Castilho, com tarifa de 3 reais e horário de funcionamento de segunda a sábado, das 5 às 24 horas e aos domingos, das 7 às 23 horas.

No dia 18 de junho, a concessionária *Opportrans* apresenta o projeto detalhado de construção de uma linha entre São Cristovão e a Central, eliminando a conexão no Estácio, sendo a obra custeada pela própria concessionária, com custo estimado em cerca de 800 milhões de reais. O projeto, além da adequação de uma malha de trilhos de superfície do centro de manutenção, prevê também a compra de 108 carros. Com a nova linha os carros da linha passariam a circular também na linha 1, no trecho entre a Central e Siqueira Campos, aumentando a frequência nesse trecho.

No dia 27 de agosto, com a presença do governador do Estado, inauguração do painel eletrônico, localizando na rua Barata Ribeiro, esquina da rua Gastão Bahiana, indicando a contagem regressiva dos dias da inauguração da estação General Osório e também da quantidade de metros de túnel escavado a partir da estação Cantagalo. Naquela data, após 4 meses de obras, já tinham sido escavados 379 metros de túnel, faltando 1.100 metros para sua conclusão. A inauguração da estação estava prevista para 17 de dezembro de 2009, ou seja, faltando 844 dias segundo o painel eletrônico.

No dia 31 de agosto, efetivação da linha de integração metrô-ônibus Del Castilho-Barra, criada através do Decreto n. 28.015 de 31 de maio de 2007, para operar no período dos XV Jogos Pan-americanos, realizado entre os dias 13 e 29 de julho.

No dia 13 de setembro, durante o Seminário *Lições e Desafios do Metrô do Rio de Janeiro*, realizado no Clube de Engenharia, o secretário de estado de transportes, declara que era preciso dobrar o número de 108 carros da frota operacional, e que o Estado do Rio de Janeiro não possuía nenhuma verba para adquiri-los. Afirmava que a saída seria prolongar o contrato de concessão com a *Opportrans*, para que essa realizasse os investimentos necessários, com o ressarcimento feito pela arrecadação das bilheterias.

No dia 30 de setembro, início das visitas, sempre aos domingos, da obra de construção do túnel entre as estações do Cantagalo e General Osório. O túnel com 800 metros de extensão, já tinha cerca de metade da extensão escavada.

No dia primeiro de outubro, extinção da linha de integração metrô-ônibus Siqueira Campos – Alvorada, via avenida Sernambetiba. Na mesma data a linha via avenida das Américas ganha mais duas paradas na Barra da Tijuca.

No final de outubro, a concessionária Metrô Rio lança o primeiro número da revista *Estação Notícia*, um guia de entretenimento e lazer da cidade, de distribuição gratuita.

No dia 12 de dezembro, secretário do Governo do Estado visitam as obras do Metrô em Ipanema.

No dia 27 de dezembro, é assinado o [6º Termo Aditivo](#) do Contrato de Concessão para exploração de serviços públicos de transporte metroviário de passageiros, entre o Estado do Rio de Janeiro e a *Opportrans Concessão Metroviária S.A.*, prorrogando de 2018 para 2038 o prazo do Contrato de Concessão. A prorrogação do prazo se deu em contrapartida a investimentos a serem realizados pela concessionária, no montante de R\$ 1,2 bilhão, que inclui entre outros melhoramentos, a compra de 114 novos carros, na nova sinalização das linhas e na interligação das mesmas. O acordo foi publicado no Diário Oficial do Estado em 31 de dezembro de 2007.

Por contrato, a Opportrans vai construir um ramal de ligação entre a estação de São Cristóvão da Linha 2 à Central do Brasil, num projeto que irá descaracterizar e limitar a operação da Linha 2, que foi construída para operar com trens de 8 carros com intervalos de até 2 minutos, em vez de intervalos de 5 minutos e trens de 6 carros, como o previsto no projeto do novo ramal. A concessionária Opportrans, ainda vai indenizar em R\$ 40 milhões a construtora Camargo Côrrea, vencedora da concorrência para a construção do trecho Estácio-Carioca (Lote 29), cujas obras foram paralisadas em 1989.

No dia 28 de dezembro, suspensão da operação da linha de integração Metrô-Ônibus Botafogo-Gávea, em função de decisão judicial, movida pelas empresas Braso Lisboa, Transurb, Amigos Unidos e Estrela Azul. A concessionária Metrô Rio impetrou recurso para tentar cancelar a medida, que prejudicava os usuários da linha que deixaram de usufruir da integração sem o acréscimo no valor da passagem de metrô. A linha é reativada no dia 30 de dezembro.

No dia 29 de dezembro, a passagem de integração Metrô-Ônibus Expresso passa de R\$ 3 para R\$ 3,30.

Em dezembro, o Metrô contava com 14 trens articulados (28 carros) guardados no pátio da Companhia, em perfeitas condições de uso.

No final de dezembro, o Governo do Estado e a União assinam convênio para a execução do Projeto Executivo da Linha 3 do Metrô, no trecho Barreto-Zé Garoto, com 12,5 km de extensão em elevado. A União repassa a verba de R\$ 5 milhões para a execução do Projeto.

Em dezembro, o Governador do Estado, em entrevista à Secretaria de Comunicação do Estado, informa que o Metrô transporta cerca de 550 mil passageiros/dia, ou seja, apenas 100 mil passageiros a mais que a média diária de 1984, quando o Metrô ainda não atendia Copacabana nem o trecho Maria da Graça-Pavuna.

2008

No dia 2 de janeiro, extinção da linha de integração metrô-ônibus Expresso 214A (Carioca-Paula Mattos).

No dia 21 de janeiro, apresentação à imprensa do *Programa de Expansão e Investimento no Metrô Rio*, após a renovação do contrato da Concessionária Metrô Rio para o período 2018-2038.

No dia 21 de janeiro, a empresa Transurb deixa de operar a linha de integração metrô-ônibus 422A (Largo do Machado-Cosme Velho), operada em pool com a empresa São Silvestre.

No dia 13 de fevereiro, início da operação do novo sistema de bilhetagem na integração com a Supervia e nas duas linhas de ônibus do Metrô de Superfície para a Gávea. Os bilhetes passam a contar com tempo de uso de até 2 horas, com a hora impressa no próprio bilhete, evitando o uso indevido e a perda de receita.

No início do ano é decidido a construção do terceiro acesso da estação General Osório com elevador para acesso direto às favelas Pavão-Pavãozinho e Cantagalo. A obra foi feita com recursos do Governo Federal que na época fazia obras de melhorias nas favelas.

Em março, inauguração da linha de integração metrô-ônibus expresso São Francisco Xavier- Meyer.

No dia primeiro de março, início da operação experimental do novo sistema de bilhetagem em formato de cartão de crédito, inicialmente com bilhete unitário, somente na estação Presidente Vargas.

No dia 6 de março, na Linha 2, início da operação de composição com o interior totalmente reformado, com nova programação visual.

No dia 8 de março, início da venda do cartão Pré-Pago e do novo cartão Unitário, nas estações Botafogo, Saens Peña, Siqueira Campos e Central, permitindo o embarque em todas as estações do Metrô.

Em março, início da operação da linha de integração metrô-ônibus expresso São Francisco Xavier- Meyer.

No dia 11 de abril, a tarifa do bilhete unitário é reajustada de R\$ 2,40 para R\$ 2,60, representando um valor 24% mais caro que a tarifa de ônibus convencional sem ar-condicionado de R\$ 2,10.

No dia 28 de abril, o bilhete pré-pago também passa a ser vendido na estação Carioca, em bilheteria exclusiva.

No dia 2 de maio, as obras de construção do trecho Cantagalo-General Osório contava com 3 frentes de trabalho, nas ruas Sá Ferreira, Jangadeiros e Teixeira de Melo, locais dos futuros acessos da estação. Cerca de 90% das escavações de galerias subterrâneas já foram feitas, com 903 metros de túneis já perfurados, tendo sido retirados 150 mil metros cúbicos de material escavado, de um total previsto de 170 mil, aproximados.

No dia 25 de junho, o Governador do Estado, Sérgio Cabral, anuncia a formação de um grupo de trabalho para o estudo de viabilidade de um novo traçado para a futura Linha 4 (Centro-Barra da Tijuca), a partir de Ipanema. No dia primeiro de julho, durante cerimônia de inauguração da linha de ônibus Barra-Duque de Caxias, o Governador garantiu que a linha 4 sairia do papel e que as secretarias de obras e de transportes do Estado já haviam encomendado um estudo, que deveria ser entregue pelo consórcio Rio Barra S/A na semana seguinte.

No dia 21 de julho, os moradores da Barra da Tijuca iniciam a campanha pela construção da Linha 4 Metrô, com manifestações e distribuição de 15 mil panfletos e adesivos nas avenidas das Américas e Armando Lombardi.

A Rio Trilhos é liquidada.

No dia 7 de agosto, o Tribunal de Conta da União aprovou um relatório do ministro Marcos Vilaça, autorizando a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), ligada ao Ministério das Cidades, a liberar R\$ 40 milhões ao governo do Estado para a construção da Linha 3 do Metrô, entre Niterói e São Gonçalo. A linha também foi incluída no Plano Plurianual de 2008/2010 do Governo Federal.

No dia 26 de agosto, o governador Sérgio Cabral anunciou que as obras da Linha 3 (Niterói-Itaboraí) começariam em novembro. Ele se comprometeu a executar a Linha 4 e disse estar negociando com o consórcio, vencedor da licitação de 1998, um novo traçado.

No dia 17 de setembro, em São Gonçalo, é realizada a primeira audiência pública para debater a implantação da Linha 3 do Metrô, orçada em R\$ 1,2 bilhões. No dia seguinte, em Niterói, é realizado outro encontro público.

No dia 28 de setembro, inauguração de bicicletários gratuitos nas estações Pavuna e Cantagalo, com 30 vagas cada. Para usar o serviço, o ciclista devia ser cadastrado, apresentando duas fotos 3 x 4, documento de identidade original e comprovante de residência dos últimos três meses. A bicicleta ficava lacrada com um código de identificação, e a carteira de sócio era emitida na hora. A circulação das bicicletas nos trens, no entanto, ainda estava restrita aos domingos.

Em setembro, entrega das especificações técnicas para a compra de 114 novos carros.

No dia primeiro de outubro, a Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro obtém a licença ambiental para as obras de construção da linha 3 do Metrô. O processo, iniciado em

1999, estava paralisado desde 2002.

No dia primeiro de novembro, fim do retorno dos cartões pré-pagos. Os cartões não eram recarregáveis. Um cartão retornado valia R\$ 1 para o usuário.

No dia 13 de novembro, início das obras do ramal “gambiarra” de ligação entre as estações São Cristóvão e Central, desvirtuando ainda mais o projeto original do Metrô. Previsão de conclusão para dezembro de 2009.

No dia 26 de novembro, na estação Siqueira Campos, inauguração da segunda unidade da biblioteca Livros & Trilhos. A primeira foi instalada na estação Central, em dezembro de 2006.

Em novembro, elaboração do projeto de engenharia do ramal São Cristóvão – Central.

No dia 17 de dezembro, início da construção do elevador panorâmico de acesso à favela do Cantagalo, na estação General Osório, com previsão de conclusão para abril de 2010. Cada um dos dois elevadores terá capacidade para 30 passageiros.

No dia 30 de dezembro, o fundo de investimentos Invepar, integrado pela construtora OAS e pelos fundos de pensão dos funcionários do Banco do Brasil (Previ), da Caixa Econômica Federal (Funcef) e da Petrobrás (Petros), anuncia a aquisição do controle do Metrô Rio por quase R\$ 1 bilhão. O negócio, que ainda devia de ser aprovado pelo governo do Rio de Janeiro, foi fechado com os controladores do Metrô: Citigroup Venture Capital (CVC), Investidores Institucionais Fundo de Investimento em Participações (IIFIP) e Fundação Vale do Rio Doce de Seguridade Social (Valia).

No dia 31 de dezembro, fim do uso dos bilhetes de papel. Na época estavam em circulação os bilhetes de papel unitário, duplo e 10 viagens. A medida foi possível graças a instalação do novo sistema de bilhetagem eletrônica, cuja instalação foi iniciada em março e concluída em setembro de 2008.



[Quadro](#) – Contagem do Fluxo de Trens no Horário de Pico, em março de 2008

[Quadro](#) – Informações Gerais do Sistema

[Quadro](#) – Dados Operacionais

[Quadro](#) – Conclusão das Galerias no período 1970-1983

2009

Escolha da empresa e adjudicação do contrato de fornecimento de 114 novos carros.

No dia 6 de janeiro, a equipe técnica da Secretaria estadual de Transportes se reuniu com o consórcio Construtor Fluminense, formado pelas empresas Queiroz Galvão e Carioca Engenharia, para planejar o início da instalação do canteiro de obras da Linha 3 (Niterói - São Gonçalo). A expectativa da secretaria era de iniciar as obras ainda no primeiro semestre de 2009. O convênio para o início da construção da Linha 3, no valor de R\$ 62,5 milhões, já foi assinado com a União. O repasse foi formalizado no dia 30 de dezembro de 2008 com a Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, ligada ao Ministério das Cidades, a tempo de garantir os recursos empenhados pelo governo federal para o projeto. Os recursos deveriam servir para realização do projeto executivo do elevador que liga a estação de Barreto, em Niterói, à de Alcântara, em São Gonçalo, num total de 12 quilômetros de linha, e também para o início da construção desse trecho. As obras entre a Praça Araribóia, no Centro de Niterói, e a estação Barreto ainda seriam discutidas com a nova equipe da Prefeitura de Niterói. A Linha 3 liga o Centro de Niterói (estação Araribóia) a São Gonçalo (estação Guaxindiba). O projeto inclui a construção de 14 estações (Araribóia, Jansen de Mello, Barreto, Neves, Vila Laje, Paraíso, Parada 40, Zé Garoto, Mauá, Antonina, Trindade, Alcântara, Jardim Catarina e Guaxindiba). O cronograma previsto para a execução da obra é de três anos e meio.

No dia 14 de janeiro, o Governador do Estado, Sérgio Cabral, anuncia para o último trimestre do ano o lançamento da licitação para a construção do trecho General Osório – Jardim Botânico da Linha 1, com duas estações intermediárias: na Praça Nossa Senhora da Paz, em Ipanema, e na Praça Antero de Quental, no Leblon. No Jardim Botânico deve partir o primeiro trecho da Linha 4, a ser construído e já licitado até o Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca. Para o lançamento da licitação do prolongamento da Linha 1 faltava o detalhamento do projeto do trecho Ipanema – Gávea.

No dia 23 de janeiro, devido aos aumentos no valor das passagens dos trens da Supervia e dos ônibus intermunicipais, a tarifa de integração com os trens passou a custar R\$ 3,80 e R\$ 4,20 para as linhas intermunicipais da Pavuna.

No dia 12 de fevereiro, o governador Sérgio Cabral e o prefeito Eduardo Paes assinaram um convênio para permitir que o governo do Estado comercializasse os terrenos remanescentes da obra do Metrô, visando a geração de recursos para a construção do primeiro trecho da Linha 4, entre a Gávea e a Barra da Tijuca. O Prefeito Eduardo Paes se prontificou em enviar um projeto de lei à Câmara dos Vereadores visando a comercialização dos terrenos.

No dia 5 de março, na estação General Osório, com a presença de Noel de Almeida, presidente da Companhia do Metropolitano no período 1975-1980, é realizada cerimônia de comemoração dos 30 anos de operação comercial do Metrô. Na mesma ocasião é apresentada uma exposição de fotos e objetos antigos do Metrô.

No dia 2 de abril, a tarifa do bilhete unitário passa de R\$ 2,60 para R\$ 2,80.

No dia 12 de abril, o secretário de transportes do Estado, anuncia o início da construção da Linha 3 do metrô — que ligará a Praça Arariboia, no Centro de Niterói, à Estação de Guaxindiba, em São Gonçalo.

No dia 25 de abril, é iniciada a demolição da estrutura inacabada do Memorial Leonel Brizola, para a construção da estação Cidade Nova, do ramal gambiarra do Metrô. As obras do memorial, localizado na av. Presidente Vargas próximo à praça Onze, foram paralisadas em 2006, na gestão da ex-governadora Rosinha Garotinho, idealizadora da homenagem.

No dia 11 de maio, os passes impressos das linhas do metrô de superfície, distribuídos nos ônibus, utilizados para a integração temporal de duas horas, são substituídas por cartões eletrônicos.

No dia 22 agosto, lançamento do cartão de integração Metrô – Linhas de Ônibus Intermunicipais, inicialmente pela linha 541 Pavuna - Nova Iguaçu.

No dia 25 de agosto, a diretoria do BNDES aprovou apoio financeiro no valor de R\$ R\$ 423 milhões, à Concessão Metroviária do Rio de Janeiro, destinado a compra de novos trens e construção do ramal “gambiarra” 1A entre as estações São Cristóvão e Central.

No dia 2 de setembro, o presidente do Metrô, José Gustavo de Souza Costa, anuncia que dentro de 180 dias seria iniciada a construção da estação Rio Sul. O escritório do arquiteto Jaime Lerner foi contratado para o projeto urbanístico.

A partir do dia 12 de setembro, o Metrô libera o transporte de bicicletas aos sábados, a partir das 14h. O embarque, que já era permitido nos domingos e feriados, sem restrição de horário, devia ser feito sempre no último carro das composições.

No dia 4 de outubro, em função dos Jogos Olímpicos de 2016, o prefeito Paes anuncia o início da construção da linha 4, para a Barra da Tijuca, em dezembro.

A partir do dia 6 de novembro os bilhetes impressos Integração Municipal, Expresso, e Integração Supervia deixam de ser aceitos, sendo substituídos por cartões eletrônicos.

A partir do dia 8 de novembro, a linha de integração Metrô de Superfície Botafogo – Gávea passa a fazer ponto final na rua da UPA de Botafogo, paralela à rua Nelson Mandela.

No dia 17 de novembro, às 8 horas, chegada do primeiro trem rebocado à estação General Osório, ainda com os trilhos não energizados. [\[Foto\]](#)

No dia 20 de dezembro, são realizados os primeiros testes da iluminação do novo viaduto do

ramal 1A.

No dia 21 de dezembro, às 15 horas, inauguração da estação [General Osório](#), em Ipanema, com a presença do presidente da república e do governador do Estado. No dia seguinte é iniciada a operação comercial. A obra custou cerca de R\$ 420 milhões. Trata-se da terceira maior estação do metrô, atrás apenas das estações Carioca e Estácio, com 12 elevadores, 17 escadas rolantes e seis esteiras rolantes. No mesmo dia, com a presença do presidente da república, é inaugurado o ramal auxiliar (1A) entre as estações São Cristóvão e Central, três meses antes do previsto.

No dia 22 de dezembro, início da ligação direta entre as linhas 1 e 2, somente nos horários de pico dos dias úteis, das 5h às 8h, entre a Glória e Pavuna, e das 17h às 19h, entre Botafogo e Pavuna. O sistema no primeiro dia operou com problema de supelotação nos trens e nas estações, com as composições operando com intervalos de 8 a 12 minutos em ambas as linhas. Os trens da linha 1 passam a circular com apenas 5 carros.

No dia 23 de dezembro, o horário de operação da conexão direta entre as linhas 1 e 2 é estendido, das 5h às 16h da Pavuna até a Glória, e das 16h até a meia-noite da Pavuna até Botafogo. No mesmo dia, em função de problemas no Centro de Manutenção, a conexão entre as linhas 1 e 2 volta a ser feita na estação Estácio.

No dia 23 de dezembro, o Metrô distribuiu em todas as estações, 100 mil cartões pré-pagos no valor de 10 reais cada, a título de compensação pelos problemas ocorridos no dia 22 de dezembro, primeiro dia da operação da Linha "gambiarra" 1A.

No dia 26 de dezembro, o ponto final da linha de ônibus de integração Siqueira Campos - Gávea (Metrô de Superfície) é transferido para a estação General Osório.

A partir do dia 30 de dezembro, a conexão entre as linhas 1 e 2 passa a funcionar somente no trecho Pavuna – Botafogo.

No dia 31 de dezembro, à noite, em função das festas de fim de ano em Copacabana, os trens da linha 2 circulam até a estação Cantagalo.

Reforma das estações Largo do Machado (parcial) e Del Castilho.

Instalação de bilheterias automáticas na estações Cinelândia e Carioca, para recarga e compra de cartões pré-pagos.

2010

Em março, previsão de inauguração da estação Cidade Nova, no ramal "gambiarra" 1A.

Em abril, previsão de inauguração do acesso Jangadeiros da estação General Osório, junto com o elevador de 75 metros de acesso à favela do Cantagalo.

Em dezembro, previsão de entrega do primeiro trem protótipo do lote de 114 novos carros.

2011

Previsão da conclusão da entrega de 114 novos carros.

2014

Previsão de inauguração da estação Uruguai.

2018

Fim do primeiro período de concessão do primeiro contrato de operação e manutenção do consórcio Opportrans, firmado em 1998.

2038

Previsão de fim do segundo período de concessão da Opportrans, após a assinatura do 6º Termo Aditivo firmado em 27 de dezembro de 2007.

CONCLUSÃO

Não estando previsto no *Estudo de Viabilidade* do Metrô de 1968, um dos maiores erros de planejamento do Metrô foi feito em 1975, ao terem sido modificadas as prioridades de implantação das linhas, dando-se preferência a construção ao trecho Estácio-Pavuna da Linha 2, sobrecarregando a estação Estácio que não tinha sido projetada para receber tamanho volume de passageiros.

Outro erro grave foi a implantação do sistema Pré-Metrô no trecho Maria da Graça-Pavuna, que além de ser uma sistema de baixa capacidade, obrigava a transferência em Maria da Graça, outra estação mal desenhada para a realização de transferências. Não tinha cabimento a implantação do Pré-Metrô, pois o trecho até a Pavuna já tinha demanda que justificasse a implantação de uma linha metroviária, inclusive com grande potencial de integração com os demais modais de transporte, principalmente pra Baixada Fluminense. Nota-se que no Estudo de Viabilidade do Metrô de 1968 não existia o projeto de Pré-Metrô, e o trecho prioritário de implantação da linha 2 era entre o Castelo e Triagem, passando pelas estações Carioca e Estácio.

Nota-se o absurdo que apesar de todos os esforços financeiros empreendidos para a construção do Metrô desde 1970, até hoje (2008) não foram comprados os número de trens necessários para a sua operação, evidenciando que o Metrô não foi levado a sério pelas administrações posteriores. O sistema opera com déficit de trens desde 1981 quando a demanda média diária passou de 80 mil para 300 mil passageiros/dia, com a inauguração dos trechos Glória-Botafogo e Estácio-Maracanã.

Em 1984 o metrô transportava quase 500 mil passageiros/dia, apenas com os trechos Botafogo-Saens Peña e Estácio-Maria da Graça, sobrecarregando ainda mais a reduzida frota disponível. Nota-se que apesar da falta de trens já a partir de 1981, no período 1982-1985 ainda foram retirados de circulação da Linha 1, pela simples falta de peças de reposição, nada menos do que 7 trens, colocando em cheque todo o sistema.

No Governo Brizola o sistema foi oficialmente "abandonado", com a desculpa de falta de verba de manutenção, beneficiando a preservação do mercado das empresas de ônibus. Essa situação se prolongou até a retomada das obras em 1995, dentro do *Programa de Desestatização do Estado* do Governador Marcelo de Alencar, quando finalmente resolveram terminar a rede básica, levando o Metrô até Copacabana e a Pavuna, tornando o sistema rentável financeiramente, como já era previsto na década de 1970. Em 1997 foram encomendados 35 novos carros para a Linha 2, entregues no ano seguinte, mas que ainda não eram suficientes para cobrir o déficit operacional.

Baseado na média da demanda de quase 500 mil passageiros/dia de 1984, em 2007 o Metrô deveria estar transportando entre 750 mil e 1 milhão de passageiros/dia, pois já tinham sido entregues 3 importantes estações em Copacabana, junto do trecho até a Pavuna, além de inúmeras linhas de integração metrô-ônibus que somadas perfaziam uma demanda substancial ao

sistema. Demanda muito diferente da oficial de 550 mil passageiros/dia em dezembro de 2007. Nota-se também que visivelmente a produção do Metrô aumentou em relação a 1984, com maior número de carros em operação e trens sempre lotados, mesmo fora das horas de maior movimento.

○ Metrô do Rio de Janeiro foi abandonando propositalmente a partir de 1982, com o sucateamento do material rodante, antes mesmo da conclusão da rede básica, que tornaria o sistema rentável financeiramente. Hoje o sistema continua operando de forma precária, beneficiando, como sempre, a preservação do mercado das empresas de ônibus.

Fontes:

Revista Brazil Ferro Carril
Boletim da Empresa de Obras Publicas do Brazil. Breve Notícia sobre o estabelecimento de uma Estrada de Ferro Metropolitana no Rio de Janeiro (Viação Aérea). Nº1 setembro 1889.
SILVA, Raimundo Pereira da. *Metropolitano do Distrito Federal*. 1929
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. *O Metrô da Guanabara*. 1970
Relatório Resumo do Governo do Estado da Guanabara 1965-1971
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. Relatório de 1971
Revista *A Construção do Rio de Janeiro*, nº 24, abril-1972.
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. Relatório de 1973
Cia. Metropolitano do Rio de Janeiro. *Implantação do Trecho Estácio de Sá – Botafogo – Situação em 30/06/1973*.
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. *Jornal da Assessoria de Comunicação*. Junho 1978
Relatório de Atividades. 1980,1982.
Relatório da Administração. 1983
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. Cronologia 1979-1998.
Revista Via Urbana, jan/fev 2006
Rio Trilhos . Portal Internet. 2006-2007
Revista Ferroviária
Relatório das Atividades da Secretaria de Estado de Transportes
NORONHA, Santos. *Meio de Transporte no Rio de Janeiro*, v.1
Senado Federal. Subsecretaria de Informações.
Jornal O Dia

[Volta - Home](#)

Marcelo Almirante 2007
Memória do Transporte Público - <http://memoria70.blogspot.com/>