

Em BH, governo Temer quer aumentar em 88% a tarifa do metrô; estudantes e movimentos resistem

11/05/2018

Por Luiz Carlos Miranda, de Belo Horizonte*

Quando Belo Horizonte foi escolhida como uma das sedes para a Copa do Mundo FIFA em 2014 abriu-se uma rara janela de oportunidades para sanar os gravíssimos problemas de mobilidade na capital. Por decisão dos então prefeito e governador, Márcio Lacerda e Aécio Neves e sob o pretexto da falta de tempo – a opção foi anunciada oficialmente em 2010, optou-se por investir a maior parte dos recursos no modo ônibus, implantando na cidade um sistema de BRT aos moldes de Curitiba e Bogotá.

A escolha já sofreu críticas à época temendo-se que o novo sistema não teria capacidade para atender a demanda e atrair novos usuários reduzindo as viagens por automóvel, apesar dos números que a prefeitura apresentava. O tempo deu razão aos críticos e o BRT opera em Belo Horizonte já completamente saturado, com ônibus superlotados durante todo o dia. Para compensar a ausência de um reajuste em 2018, os empresários lançaram uma ofensiva com diferentes medidas para reduzir custos. Várias dessas medidas vêm impactando diariamente a vida dos usuários, as principais são os cortes de viagens, a negligência com a manutenção dos veículos e o corte de funcionários, principalmente os cobradores. Os resultados são viagens inseguras em ônibus mais cheios com atrasos constantes.

Nesse contexto surge agora um novo drama para o usuário do transporte coletivo em BH: um aumento de quase 90% na tarifa do metrô que se propõe passar de 1,80 reais para 3,40.

Sem investimentos na ampliação da rede há vários anos, o metrô de BH ainda chegou a receber recursos do PAC da Mobilidade com vistas à modernização do sistema, adequação de suas instalações, além da compra de novos trens. No entanto, sofre com sucessivos equívocos e desmandos em sua gestão. Com uma administração centralizada, burocrática e corrupta sediada no Rio de Janeiro, a CBTU mantém em Belo Horizonte um dos piores serviços de metrô do país com um intervalo entre as viagens que mesmo nos horários de pico chega a 6 minutos.

Ao invés de uma rede de metrô, temos na verdade uma única linha de um trem de superfície com uma linha que segrega bairros, com baixa velocidade de operação, estações de difícil acesso e poucas opções de integração. Isso tudo somado à capacidade limitada pelo grande intervalo entre as viagens e uso de composições com 4 carros mesmo nos horários de pico e com um horário de funcionamento limitado que começa a operar às 5 horas e encerra as operações às 23 horas.

Pode-se dizer que o grande investimento realizado no metrô de BH foi feito na sua tarifa. Sem reajuste desde 2006, a tarifa do metrô transformou-se em um grande subsídio à mobilidade dos cidadãos de BH. Para comparar, a tarifa de ônibus que em 2006 era de 1,85 hoje é de 4,05, uma variação de 119%. Esse investimento fez com que o número de usuários do metrô saltasse de cerca de 200 mil para mais de 300 mil por dia, sem nenhum acréscimo na extensão da linha, enquanto o total de usuários do ônibus, após um pequeno crescimento ao final dos anos 2000 vem caindo e hoje são transportados por ônibus os mesmos 1,3 milhão de 2006. Soma-se a tudo isso a eleição de um novo prefeito que afirmou durante a campanha que o metrô não é prioridade.

Nessa conjuntura, com a insensibilidade típica de um governo ilegítimo, o reajuste abusivo da tarifa do metrô trás de volta ao tema do transporte público diversos segmentos dos movimentos sociais. Não se tem acesso à

cidade sem uma política de mobilidade que priorize o transporte público e o coletivo e em uma cidade como Belo Horizonte, mobilidade só se resolve com uma rede de metrô estruturada.

O metrô precisa de recursos, o transporte público precisa de recursos. Não é possível que apenas o usuário pague pela má gestão. Temos que discutir uma gestão local, democrática e transparente do metrô, exigir dos governos federal, estadual e municipal a priorização do metrô como solução para a mobilidade, a criação de uma nova política de investimentos, com a adoção de um fundo de financiamento com vistas a subsidiar a tarifa, com uma integração efetiva com todos os demais modos de transporte.

Hoje está marcado um grande ato, promovido por sindicatos, movimento estudantil, movimentos culturais da cidade, entidades ligadas a mobilidade entre várias outras. Que seja um sucesso e o pontapé inicial para uma retomada da luta pelo metrô em Belo Horizonte. Espero que todos entendam a importância do sucesso dessa iniciativa. Ou paramos a cidade agora, ou ela parará por completo e em pouco tempo.

Confirme presença no ato desta sexta, às 17h, na Praça Sete!

**Luiz Carlos Miranda é mestre em transporte e membro da Coordenação da Democracia Socialista na região metropolitana de Belo Horizonte/MG.*