

A crise no Metrô (O Dia, 05/09/89)

MIGUEL BAHURY

Ao concluirmos nossa gestão, no Governo Brizola, o Metrô transportava, em média, 400 mil passageiros/dia, cerca de 115 milhões de passageiros/ano, representando um acréscimo de 18% relativos à demanda total no ano anterior, com uma tarifa de apenas Cz\$ 2.00 (dois cruzados antigos).

Hoje, após 2 anos e 6 meses do Governo Moreira, a demanda caiu para 330 mil passageiros/dia, e o bilhete unitário já custa NCz\$ 0,55 o que significa um aumento percentual de 27.400%, muito acima da inflação do período.

As obras da Linha 1 e Linha 2 estão praticamente paralisadas sob a alegação de falta de recursos do Governo federal. Pelo cronograma da companhia, em junho deste ano seria inaugurada a estação de Irajá e até o final do Governo o Metrô iria até Pavuna, na Linha 1. A realidade, porém, é totalmente distinta e tal meta não deverá ser alcançada.

Paralelamente, pela primeira vez na história do Metrô, os empregados da companhia não têm recebido seus salários com as correções salariais determinadas pela legislação em vigor. Os salários estão congelados a níveis de maio, apesar da inflação já atingir o patamar de 30% ao mês.

Além disso, informações distorcidas afligem a categoria metroviária, insinuando-se que passariam do regime CLT para o estatutário juntamente com os demais servidores do Estado, quando o Artigo 39 da Constituição Federal estabelece que somente os empregados da administração pública direta, das autarquias e fundações terão regime jurídico único. Sendo o Metrô uma sociedade de economia mista, da administração indireta do Estado, seus empregados não seriam afetados por essa medida.

Durante nosso Governo, face à cruel, desumana, e impiedosa discriminação do Governo Federal que não transferiu nenhum recurso ao Metrô, mantivemos a companhia única e exclusivamente com a receita operacional e com recursos do Tesouro do Estado que mensalmente, cobriam os deficits operacionais e pagavam, em dia, os salários dos empregados.

Através de uma administração austera na área financeira saneamos todos os débitos de custeio e passamos a pagar à vista ou dentro dos prazos contratuais todas as aquisições e prestações de serviços. Priorizamos os escassos recursos existentes para a manutenção, principalmente para a recuperação da frota do material rodante e a recomposição de estoques, possibilitando o uso, em média, de 14 trens diários na Linha 1, com segurança e intervalos adequados para maior conforto dos usuários.

Ao contrário da nossa administração, o presente Governo já recebeu vultosos recursos do Governo federal não conseguindo, todavia, concluir as obras e reformas mínimas para a consolidação e expansão do sistema atual, acumulando-se os problemas

de manutenção sem que se vislumbre nenhuma melhoria a curto prazo. Não obstante, o Governo ameaça congelar os repasses financeiros às estatais aos níveis de junho, o que pode comprometer seriamente o sistema metroviário.

Diante desse grave quadro a administração estadual resolveu eleger o corpo de empregados do Metrô e das estatais como o bode expiatório da crise, não cumprindo a política salarial vigente.

Justificando a situação, o líder do PMDB na Assembléia Legislativa, Deputado Elmiro Coutinho, em artigo publicado em 20 de agosto na imprensa, assinala que dar aumentos aos empregados das estatais de acordo com a política salarial celetista, deixaria o restante dos servidores do Estado sem benefício algum, ensejando, desta forma, um confronto desnecessário no seio do funcionalismo, ao invés de assumir o fracasso da política salarial do Governo do Estado. Afirma, ainda, por equívoco, que “a Constituição determina, sabiamente, que se uniformize o regime funcional dos quadros administrativos”. Porém, como já assinalamos, o metrô não se sujeita a tal prescrição.

O Governo Moreira quer nivelar os salários do funcionalismo por baixo, desrespeitando os legítimos direitos adquiridos no decorrer de longos anos de trabalho e dedicação dos metroviários.

Se o Governo estadual tivesse dado continuação à política salarial e às melhorias dos planos de carreira que foram implantados no Governo Brizola, beneficiando inúmeras categorias, hoje teríamos, na administração direta e indireta, salários muito melhores.

Alegar que os empregados do Metrô ganham bem, hoje em dia, é uma falácia, pois ganham quase três vezes menos que seus pares do Metrô de SP. São todos servidores com elevado grau de especialização e conhecimentos técnicos, com experiência comprovada e, fundamentalmente, os principais responsáveis pelo excepcional serviço que há longos anos o Metrô presta à população, em níveis elevados, de padrão internacional.

São servidores que possuem perfeita noção do seu dever profissional, elevada competência, amor ao trabalho e espírito de cooperação e não merecem ser vilipendiados desta forma. São, antes de tudo, tolerantes, pois, dentre outros direitos, eles tem assegurado, há longos anos, inclusive com parecer favorável da Procuradoria Geral do Estado, a melhoria de sua curva salarial, com aumentos percentuais entre níveis de carreira, que o Estado reluta em reconhecer.

Ninguém discute a necessidade de melhorar os salários dos funcionários da administração direta, mas querer fazê-lo em detrimento dos empregados do Metrô e das demais estatais é inconcebível.

Ressalte-se também que a política salarial das estatais é determinada por lei federal que deve ser respeitada pela administração do Estado, enquanto que a política do funcionalismo da administração direta é ditada pelo próprio Governo estadual, mediante aprovação da Assembléia Legislativa.

Diante desses argumentos compete ao governo Moreira Franco acatar a legislação vigente no tocante às estatais e estabelecer uma política salarial adequada e condizente para os demais funcionários do Estado, o que até agora não foi feito.

O sistema metroviário é um meio de transporte de massa essencial, de notável interesse público, da maior relevância social, como educação, saúde e habitação. Deve

ser tratado com zelo, respeitando-se, principalmente, o seu maior patrimônio que são seus empregados ou quais têm, inclusive, colaborado e servido, em inúmeras oportunidades, junto a outros órgãos estaduais, federais e municipais.

Miguel Bahury é ex-Secretário Municipal de Transportes e ex-presidente e diretor-financeiro do Metrô.

O Dia, 05/09/89