

Frederico da Costa Carvalho Neto

AUTOMÓVEL E SUSTENTABILIDADE:

RESUMO:

O artigo aborda a história do automóvel no Brasil, o abandono pelo Estado do transporte ferroviário, a força do setor automotivo no Brasil, a fragilidade a dos Municípios em decorrência de uma distribuição centralizada dos tributos em detrimento de estados e municípios, concedendo recursos para a união e despesas para estados e municípios. O descaso das autoridades no desenvolvimento e na manutenção do transporte público, a perversa combinação entre a iniciativa privada e o poder público na prestação dos serviços públicos. Aborda ainda as restrições aos automóveis, que são tímidas em razão do poder da indústria, dos metalúrgicos e do setor financeiro. Trata da política irresponsável de concessão de crédito e da desatenção do Estado em relação à sustentabilidade e o descumprimento das políticas públicas ditadas pelo mesmo Estado

AUTOMÓVIL Y SOSTENIBILIDAD

RESUMEN

El artículo aborda la historia del automóvil en Brasil, el abandono por parte del Estado de las comunicaciones ferroviarias, la fortaleza del sector automotriz en Brasil, la fragilidad de los municipios debido a una distribución centralizada de los impuestos a expensas de los estados y municipios, la asignación de recursos para el matrimonio y los costos a los estados y municipios. El descuido de las autoridades en el desarrollo y mantenimiento del transporte público, la perversa combinación de sector público y privado en la prestación de los servicios públicos. También se ocupa de las restricciones a los coches que son tímidos a causa de la industria de la energía, el sector metalúrgico y financiero Esta política irresponsable de concesión de crédito y la falta de atención del Estado en relación con la sostenibilidad y el fracaso de las políticas públicas dictadas por el mismo Estado.

PALAVRAS CHAVE:

AUTOMÓVEL, TRANSPORTE COLETIVO E SUSTENTABILIDADE

PALABRAS CLAVE

AUTOMÓVIL, TRANSPORTE COLECTIVO Y SOSTENIBILIDAD

Sumário:

- 1- Introdução**
- 2- O automóvel no Brasil e a opção pelo transporte rodoviário:**
- 2 -A fabricação de automóveis no Brasil**
- 3 - O transporte coletivo**
- 4- Veículos e Restrições**
- 5- O crédito desmedido:**
- 6- O Poder Público e a busca da Sustentabilidade**
- 7- Conclusão:**

1- Introdução:

No presente artigo pretendemos demonstrar como as políticas públicas de incentivo à produção e venda de automóveis levaram ao esgotamento de vias públicas que não suportam o tráfego de tantos veículos ao mesmo tempo.

Abordaremos o histórico da indústria automobilística no Brasil, o seu implemento em detrimento do transporte coletivo, notadamente o ferroviário, a força dos metalúrgicos e dos sindicatos de trabalhadores e as manobras na área de crédito para fomentar a aquisição desses bens.

Trabalharemos também com o descumprimento do artigo 30 da Constituição Federal e a adoção quase unânime das concessões dos transportes públicos por parte dos municípios brasileiros e seus efeitos perversos. Com o descaso do Poder Público que não investe como deveria no transporte coletivo.

Trabalharemos com o direito de propriedade de um lado e de outro com a sustentabilidade com ênfase no poder de polícia para se chegar à sustentabilidade e a viabilidade do sistema de transporte coletivo como determina a Lei da Política Nacional da Mobilidade Urbana.

No final apresentamos a conclusão.

2- O automóvel no Brasil e a opção pelo transporte rodoviário:

O automóvel chegou ao Brasil no início do século XX¹, quando o país era praticamente rural, a maior parte da população vivia no campo. Naquele momento, poucos tinham acesso a um bem que era e continua sendo caro.

Até então o sistema de transportes coletivo era o de trilhos, bondes e trens. Com a chegada dos veículos automotores, o serviço de transporte ferroviário, que era prestado tanto pelo poder público como pela iniciativa privada, começou a perder terreno. A própria duplicidade, estado e particulares, na prestação desse serviço trouxe inúmeros problemas, como por exemplo, medidas de bitolas diferentes. As larguras das estradas de ferro eram e são até hoje diferentes, o que limita o transporte, pois as locomotivas e vagões tem que andar em trilhos com a mesma distância um do outro. Isso ocorreu pela falta de regulamentação, pela ausência do Estado.

Washington Luís Pereira de Sousa, mais conhecido como Presidente Washington Luiz, que teve uma extensa carreira política², ficou famoso pela frase, proferida quando era candidato a Governador do Estado de São Paulo, cargo que na época era designado como Presidente de São Paulo, “*Governar é abrir estradas*” e por isso recebeu o apelido de Estradeiro.

Sempre foi um entusiasta das rodovias, tendo organizado o Primeiro Congresso Paulista de Estradas de Rodagem em 1917. Mas essa visão, na verdade, objetivava povoar o Estado de São Paulo e, posteriormente o Brasil, e tinha um viés desenvolvimentista, pois a frase integral dizia: “*Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; Governar é, pois, fazer estradas!*” A novidade naquele momento causou perplexidade e alguns que lhe faziam oposição o

¹ Segundo consta o primeiro protótipo de automóvel foi trazido ao Brasil por um baiano no ano de 1871. Posteriormente, Santos Dumont adquiriu na França um automóvel da marca Peugeot e o trouxe para o Brasil. Mas foi no começo do século XX que as grandes cidades começaram a ver os automóveis circularem.

² Foi Vereador da cidade de Batatais(1897-1898), Intendente de Batatais (1898-1900), Deputado estadual em São Paulo(1904-1905), Secretário de Justiça e Segurança Pública de SP (1906-1912),Deputado Estadual (1912-1913), Prefeito de São Paulo(1914-1919), Presidente do Estado de São Paulo (1920-1924) Senador por São Paulo(1925-1926) e Presidente da República de 1926 a 1930, tendo sido deposto na Revolução de 1930, saindo da presidência antes do término de seu mandato.

alcanharam de "*General Estrada de Bobagem*", um trocadilho com "Estrada de Rodagem".

Ele já tinha, quando prefeito da capital paulista, pavimentado mais de 200 km de vias públicas, ruas e estradas vicinais, acreditava que para o país crescer precisava ser povoado e isto só seria possível com a construção de uma boa malha viária, no que era apoiado, na época por Monteiro Lobato.

Por outro lado, a construção de uma rodovia era e continua sendo mais fácil e rápida do que a de uma ferrovia, vide a Ferrovia Norte-Sul³, idealizada no Governo Sarney e até hoje inacabada.

Além de muito mais complexa e cara, pois não permite curvas acentuadas e nem forte inclinação, a construção demanda muito tempo o que para os políticos era e continua sendo um problema, começar uma obra que será entregue pelo sucessor. E não se pode esquecer que a possibilidade de reeleição a cargos executivos só foi possível após uma emenda constitucional⁴ em 1997.

Assim o transporte ferroviário recebeu investimentos quando não existia outra possibilidade, pois com o advento da indústria automobilística ele foi praticamente esquecido para os grandes trajetos, só sendo incrementado e a passos de tartaruga, nos grandes centros com o metro e os trens de subúrbio.

Antes mesmo da primeira guerra mundial, o modelo de produção de veículos foi aprimorado com as linhas de produção, o Fordismo⁵ e no Brasil o uso do automóvel ganhou impulso após a segunda grande guerra, quando efetivamente as montadoras

³ "A Ferrovia Norte-Sul é um dos maiores projetos brasileiros do setor de transportes. De intenções ousadas e com grandes dimensões, tropeça na execução por fatores ambientais e políticos. Até hoje, pouco contribui para o equilíbrio da matriz nacional de transportes, atualmente muito concentrada no modal ferroviário. Quando concluída, possuirá a extensão de 4 155,6 km e cortará diversos estados, como Pará, Maranhão, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso do Sul. A ferrovia foi concebida sob o propósito de ampliar e integrar o sistema ferroviário brasileiro.

⁴ *Emenda* Constitucional nº 16, de 4 de junho de 1997.

⁵ Sistema de produção, criado pelo empresário norte-americano Henry Ford, cuja principal característica é a fabricação em massa. Henry Ford criou este sistema em 1914 para sua indústria de automóveis, projetando um sistema baseado numa linha de montagem. O objetivo principal deste sistema era reduzir ao máximo os custos de produção e assim baratear o produto, podendo vender para o maior número possível de consumidores. Desta forma, dentro deste sistema de produção, uma esteira rolante conduzia a produto, no caso da Ford os automóveis, e cada funcionário executava uma pequena etapa. Logo, os funcionários não precisavam sair do seu local de trabalho, resultando numa maior velocidade de produção. Também não era necessária utilização de mão-de-obra muito capacitada, pois cada trabalhador executava apenas uma pequena tarefa dentro de sua etapa de produção. O fordismo foi o sistema de produção que mais se desenvolveu no século XX, sendo responsável pela produção em massa de mercadorias das mais diversas espécies.

Ford e General Motors, que embora já estivessem instaladas no Brasil, importavam seus produtos, começaram a produzir caminhões e posteriormente automóveis.

3- A fabricação de automóveis no Brasil:

Com a posse de Juscelino Kubitschek, e seu plano de metas⁶ que deu continuidade a política de substituição das importações iniciado no governo Vargas⁷, empresas estrangeiras se instalaram no Brasil, como a Volkswagen, Willys Overland, DKW, Romi-isetta, Sinca e Mercedes Bens, além da Ford e da General Motos que já estavam no país. As três últimas concentraram sua produção no transporte pesado, caminhões e ônibus, e somente no final da década de 60 é que Ford e General Motors começaram a produzir automóveis. Na década de 60 ganharam corpo os consórcios de automóveis e em 1965, foi incrementado o financiamento de veículos com a Lei n° 4.728/65 que dispunha sobre o mercado de capitais e seu desenvolvimento.

A referida norma estabelecia a alienação fiduciária em seu artigo 66 com a seguinte redação: “ Art. 66. Nas obrigações garantidas por alienação fiduciária de bem móvel, o credor tem o domínio da coisa alienada, até a liquidação da dívida garantida.” Posteriormente, pelo Decreto n° 911/69 o dispositivo foi alterado, assim dispondo “Art. 66. A alienação fiduciária em garantia transfere ao credor o domínio resolúvel e a posse indireta da coisa móvel alienada, independentemente da tradição efetiva do bem, tornando-se o alienante ou devedor em possuidor direto e depositário com tôdas as responsabilidades e encargos que lhe incumbem de acordo com a lei civil e penal.”

A partir daí foi inserida a figura do depositário. Encargo inclusive que não se coaduna com a do proprietário do bem financiado, na medida em que o depositário guarda o bem de outrem e não pode usá-lo. Essa é a natureza do contrato de depósito.

⁶ “O Plano de Metas foi um importante programa de industrialização e modernização levado a cabo na presidência de Juscelino Kubitschek (1956-1961), na forma de um "ambicioso conjunto de objetivos setoriais", que "daria continuidade ao processo de substituição de importações que se vinha desenrolando nos dois decênios anteriores"¹.Bandeira importante de sua campanha eleitoral, "constituiu o mais completo e coerente conjunto de investimentos até então planejados na economia brasileira"². O plano, que contemplou apenas marginalmente o setor agropecuário, continha metas tanto para o setor público como para o privado, e foi consideravelmente bem-sucedido, impulsionando um período de crescimento econômico acelerado, às custas de um alto endividamento público. Apesar de ter sido realizada na presidência de Juscelino, a construção de Brasília não fazia parte, formalmente, do Plano de Metas.”
“http://pt.wikipedia.org/wiki/Plano_de_Metas”

⁷ No primeiro governo de Getúlio Vargas foi criada a chamada indústria de base que tinha por finalidade desenvolver o país. Foram criadas nessa época empresas como a Companhia Siderúrgica Nacional (1940), a Companhia Vale do Rio Doce (1942), a Fábrica Nacional de Motores (1943) e a Hidrelétrica do Vale do São Francisco (1945) Em seu segundo governo(1951/1954) Getulio Vargas criou a Petrobras.

Mas o Decreto, com o fim de impor um ônus ao bem financiado e um encargo para o consumidor, criou essa figura para apontar uma faca no pescoço do devedor. Oportuna à observação de Flávio Tartuce ao comparar o contrato de depósito com o de comodato⁸: *“Apesar da similaridade, o contrato não se confunde com o comodato. No depósito o depositário apenas guarda a coisa, tendo uma obrigação de custódia, sem poder-usá-la. No comodato como se demonstrou, a coisa é utilizada pelo comodatário.”*

O Decreto atendia aos interesses tanto do setor financeiro, diretamente, como do setor automobilístico, que viu no fomento do crédito o crescimento das vendas. Posteriormente, no final dos anos 70 com o início da fragilização do regime autoritário, ressurgiu o movimento sindical, notadamente no ABC paulista⁹, onde se concentravam quase todas as montadoras, exceto a italiana Fiat. Esse movimento, capitaneado pelo depois Presidente da República, Luiz Ignácio Lula da Silva, ganhou força e passou a ter considerável influência política, inclusive nas decisões da área econômica.

Não só pelo que representava e representa até hoje, mas principalmente, pela força da categoria dos metalúrgicos, o setor automotivo sempre foi preservado, nas medidas que buscavam conter a inflação¹⁰. Mas essa proteção não ocorreu na execução do Plano Real que praticamente estancou a inflação, pois todos os setores foram afetados. Mas a força desse setor é tão grande que alterou o chamado contrato de Leasing para facilitar a compra de automóveis. Ao abordarmos o inciso V do artigo 6º do Código de Defesa do Consumidor observamos¹¹: *“O Plano Real, como ficou conhecido, tinha entre outros pilares o controle cambial e o aperto do crédito. O câmbio era fixado pelo Banco Central do Brasil e o crédito foi reduzido drasticamente, através do aumento da taxa de juros e da redução dos prazos dos financiamentos, que em alguns casos foi até vetado, como nas compras com cartões de crédito. Essa redução evidentemente incomodou muitos setores e como sempre os mais expressivos encontraram meios para escapar do aperto e prosseguir nos seus negócios. As*

⁸ Em Direito Civil 3, Teoria Geral dos Contratos e Contratos em Espécie, Editora Método, 8ª edição, p. 478.

⁹ Zona Industrial na região metropolitana de São Paulo, formada pelas cidades de Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul.

¹⁰ Até 1994 a economia brasileira sofreu com inflação alta, que ganhou força na de 80. Para se ter uma ideia de quanto o dinheiro perdeu o valor naquele momento, o IBGE divulgou os percentuais de inflação no século passado, e a progressão desses índices era impressionante. Na década de 30 a média anual foi de 6,1%; na de 40 de 12,3%; na de 50 19,5%, na de 60 40,1%, na de 80 330% e entre 1.990 3 1.994, média anual de 764%. Com o Plano Real, a média entre 1.995 e 2.000 caiu para 8,6%.

¹¹ Em Direitos Básicos, Comentários ao artigo 6º do CDC, Em Código de Defesa do Consumidor Comentado, Organizado por Marcelo Gomes Sodré, Fabiola Meira e Patricia Caldeira, Editora Verbatim, p. 66

montadoras de automóveis que além de gigantes contam com o trabalho da categoria dos metalúrgicos tão forte que deu origem a um partido político que elegeu por duas vezes o atual Presidente da República, obtiveram uma flexibilização. Como o crédito ao consumidor estava muito restrito, o Banco Central popularizou o contrato de leasing até então limitado às pessoas jurídicas e profissionais liberais, autorizando a contratação por qualquer pessoa. Para não comprometer a política financeira e os reajustes dos contratos vinculados à variação cambial.”

Mais recentemente, na crise mundial de 2008 o Governo Federal concedeu isenções e reduções tributárias para alguns setores, dentre eles o automotivo que gozou do benefício da redução do Imposto sobre Produto Industrial até o final do ano passado.

E assim vai a indústria automobilística a todo vapor e sem freios de qualquer espécie. O fato é que a maioria das cidades brasileiras não foi planejada e mesmo aquelas poucas que foram, não conseguem absorver o excessivo número de veículos.

Por outro lado, é um transporte quase individual, pois, a maioria dos carros trafega só com o motorista. Claro que isso decorre de outros fatores, como, por exemplo, a ineficaz prestação de serviços públicos e a desatenção dos municípios e governos estaduais relativamente ao transporte coletivo que abordaremos a seguir.

4- O transporte coletivo.

Os Municípios são responsáveis pelo transporte coletivo, por força do que dispõe o inciso V do artigo 30 da Constituição Federal¹². Podem, como todo o Poder Público, conceder à iniciativa privada a concessão desse serviço pela disposição do artigo 175 da Carta Magna¹³. E quase todas as cidades, senão todas, deixam este serviço e outros a cargo de empresas particulares. Empresa privada visa o lucro e lucro e serviço público não necessariamente combinam, ou pelo menos não deveriam combinar. Além

¹² Que diz: “Art. 30. Compete aos Municípios: V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;”

¹³ Que assim autoriza: “Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Parágrafo único. A lei disporá sobre: I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; II - os direitos dos usuários; III - política tarifária; IV - a obrigação de manter serviço adequado.”

desse caráter perverso, que importa necessariamente num serviço mais caro sempre, há outros e um deles extremamente prejudicial a todos. A corrupção que ronda essas licitações.

Mas essa desídia do poder público e a má prestação do serviço pode ser atribuída a quatro fatos relevantes. O primeiro deles, no sentido de que o pacto federativo não funciona. Aliás, excelente a observação de Oscar Vilhena sobre a concepção da federação no Brasil ¹⁴: *“A federação brasileira não foi concebida para aprofundar a democracia ou proteger direitos. O objetivo dos nossos falsos federalistas, desde o século XIX foi, sobretudo, habilitar o poder das oligarquias locais e proteger os seus interesses. As diversas ondas de modernização promovidas pelo poder central, autoritárias ou democráticas, parecem não ter conseguido transformar o etos básico de nosso federalismo. Ao longo do tempo as oligarquias regionais se especializaram em obter vantagens do poder central, inclusive a vantagem de não serem incomodadas nos limites de suas jurisdições, em troca de apoio e sustentabilidade política aos governantes de plantão em Brasília”*

E a ditadura militar para resolver um problema que é crônico até hoje, a sustentação política, vide o caso Mensalão, resolveu controlar seus governadores nomeados, prefeitos, deputados e senadores não cassados, através do orçamento, com o controle da arrecadação tributária. Para tanto, inverteu a lógica, atribuindo a União a maior fatia do bolo tributário, empobrecendo os municípios e estados. Parece redundância, mas não se pode esquecer-se dos males causados ao país pelos militares e seus simpatizantes, hoje atrás do armário. Após o golpe e o advento do Código Tributário Nacional, para controlar, a União passou a gerir a maior fatia do bolo. Os Estados e Municípios perderam receitas, mas mantiveram as despesas que hoje são custeadas muitas vezes por fundos de compensação, mas na maioria das vezes por meio de empréstimos internos e externos. Veja-se que as grandes obras dos Estados e Municípios rarearam e suas dívidas são impagáveis. Em que pese à nova ordem constitucional, não houve até hoje, passados um quarto de século, 25 anos, da promulgação da nova constituição, uma reforma tributária para que os recursos voltem não somente para os Estados e Municípios, mas para o cidadão, afinal onde vivemos? Onde precisamos dos serviços públicos? No Município ou na região metropolitana em que moramos.

¹⁴ Em Federação falsificada, Folha de São Paulo, Caderno Cotidiano de 11 de janeiro de 2014.

O segundo fato reside na incompatibilidade entre o interesse público e o interesse privado, entre o da coletividade e o do empresário concessionário. Enquanto a função do Estado é servir a quem precisa, a busca do empresário é servir a quem lhe retribui. Como ficam as linhas de ônibus deficitárias, por exemplo?

O terceiro fato na perversa relação entre empresas privadas, políticos e partidos políticos. Enquanto não chegarmos ao chamado financiamento público de campanhas eleitorais e a proibição de recursos privados nessas disputas, o toma lá da cá não vai parar, até mesmo para a sobrevivência de muitos partidos.

O quarto, o transporte público foi pensado apenas para os pobres, para aqueles que não podiam ter ou andar de carro. E esses nunca tiveram a atenção devida. Ao contrário de outros países, onde o transporte público é e sempre foi para todos, no Brasil, se pensava ser coisa de pobre, e deu no que deu. Agora, depois das manifestações públicas do ano passado, parece que caiu a ficha para os administradores públicos e eles perceberam, que não é bem assim, que as pessoas têm voz, que a juventude é diferente da geração de seus pais e avós, submissos, e que não se ligam em automóveis.

Destaque-se ainda que mesmo o Metrô não foi pensado para os menos favorecidos, mas para a chamada classe média e neste sentido os traçados das primeiras linhas denunciam para quem foram feitas.

De outro lado, com o poder na mão, a União aquieta, através de isenções e mesmo investimentos específicos, os setores mais barulhentos, no caso dos automóveis, a indústria automobilística, o setor financeiro e o comércio que jogam cada dia mais veículos nas cidades brasileiras.

E o incentivo ao consumo desse bem durável faz com que a maioria dos proprietários de veículos troque de carro não por necessidade, mas por opção, como se o bem, tido como durável, fosse descartável. É preciso por um limite na aquisição de veículos e se limitar diretamente não é possível e aparentemente inviável, subsidiar não dá mais. Mas enquanto o administrador público não se comportar como estadista, nada vai acontecer. Enquanto não olhar e obedecer ao que preceitua o ordenamento jurídico nada vai mudar.

5- Veículos e Restrições:

O Estado pode organizar o tráfego de veículos, sinalizar, multar, cobrar pedágio, impostos, etc..., mas não tem o costume de restringir o uso do automóvel. No Estado de São Paulo, em 1996, no primeiro mandato do governador Mario Covas, o então Secretário Estadual do Meio Ambiente, ex-deputado Fabio Feldmann, estabeleceu o primeiro sistema de rodízio de veículos, que limitava a utilização de automóveis, uma vez por semana, durante o período das 8h00 às 20h00. À medida que tinha por finalidade preservar o meio ambiente, evitando o aumento da poluição, sofreu forte resistência da opinião pública e teve vida curta. Mas logo em seguida o então prefeito de São Paulo, Celso Pitta, introduziu o rodízio municipal de veículos¹⁵, vigente até hoje e que limita a circulação de veículos em dois períodos, pela manhã das 7h00 às 10h00 e à tarde das 17h00 às 20h00 em parte da cidade. Posteriormente foi criada a inspeção veicular na mesma cidade.

Paulo Afonso Leme Machado, falando sobre os municípios e o tráfego observa¹⁶: *“À União cabe legislar privativamente sobre trânsito(art. 22, XI, da CF). Contudo, o Município pode legislar sobre o interesse local(art. 30,I,da CF) que indique a necessidade de impedir o acesso de determinados veículos, ou do transporte de determinadas cargas por locais ou vias pública específicas. O interesse local poderá motivar a expedição de regras, por leis, por decretos, por portarias ou por resoluções, conforme o caso, sobre a mudança de itinerários, regulamentação de estacionamentos ou estabelecimentos de critérios ou de restrições para a circulação de quaisquer veículos no interesse da saúde e do meio ambiente municipais.”*

Mas se o acúmulo de veículos entupia as grandes cidades, os pequenos e médios municípios não conheciam o problema. Com os programas de redistribuição de renda e o crescimento da economia a partir de 2003, todas as cidades, praticamente, passaram a conhecer os congestionamentos, o crescimento do número de estacionamentos e muitas a ter pela primeira vez estacionamentos particulares e problemas na chamada mobilidade urbana.

Veja-se que o sucateamento dos equipamentos públicos é fato recorrente no país em que os administradores preferem construir escolas, ambulatórios, hospitais, vias públicas em geral, a manter os mesmos. Constroem uma escola, mas não a mantêm,

¹⁵ Lei nº 12.490/97

¹⁶ Em Direito Ambiental Brasileiro, Malheiros editores, 18ª edição, p. 423.

como se as obras tivessem por finalidade apenas a cerimônia de inauguração com os louros para o administrador público, e depois, e depois o povo que se dane.

O mesmo, de forma dissimulada, ocorre na produção automotiva, com os incentivos fiscais e o crédito desmedido e irresponsável. E como já dissemos, a União arrecada a maior parte, mas não responde por ela, Tudo bem vender mais carros, problema dos municípios.

6- O crédito desmedido:

É fato público e notório que as instituições financeiras, nelas incluídas os bancos de algumas montadoras, oferecem crédito para a aquisição de automóveis com prazos extensos, 60, 72 e até mesmo 84 meses para a compra de um bem que em todo esse período sofrerá acentuada desvalorização.

Sabe-se que muitos não conseguem honrar o contrato e o pior, vem crescendo a indústria de ações judiciais questionando juros, busca e apreensões e assim por diante. A oferta de crédito sem limites gerou a indústria da demanda judicial, muitas vezes sem possibilidade jurídica de sucesso. É comum vermos cartazes, faixa e até mensagens publicitárias de empresas e escritórios de advocacia especializados na discussão judicial das busca e apreensões e contratos de alienação fiduciária, prometendo tudo e mais um pouco. E em matéria de crédito, temos até instituição financeira prometendo crédito para pessoas chamadas de negativadas, com restrições de crédito por inadimplemento, em rede nacional.

Fala-se em política e controle monetário, em inadimplência, mas se a medida restritiva puder trazer algum problema para a indústria automobilística, o medo de movimento de trabalhadores, a ameaça de desemprego no setor, fala mais alto que o interesse de toda a coletividade. Nessa altura, sadia qualidade de vida, meio ambiente equilibrado e sustentabilidade acabam cedendo à sustentabilidade política.

O fato é que por conta de interesses de uma pequena parcela da sociedade, ainda que considerável e de significativa indústria e tudo que a cerca, milhões de pessoas são prejudicadas perdendo não só tempo e dinheiro com o trânsito, mas saúde, qualidade de vida. Sem contar que o comprometimento desmedido de renda, que certamente causa danos e a toda coletividade.

7 - O Poder Público e a busca da Sustentabilidade

O direito de todos a um meio ambiente sadio é garantido no artigo 225 da Constituição Federal: “ Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.”

A constitucionalização da proteção ambiental representa como observa Norma Sueli Padilha¹⁷: *“um salto em direção a um novo paradigma da constitucionalidade ambiental que determina toda uma nova abordagem e leitura do ordenamento jurídico ambiental, pois não mais coloca a natureza em segundo plano nem desconsidera sua importância, não só para a sadia qualidade de vida de todos, mas também como ser autônomo, digno de respeito e consideração em si e por si mesmo.”*

A postura governamental no sentido de incentivar setor automotivo e com isso buscar a otimização da economia, resolve por um tempo o problema daquela indústria, porém cria vários outros problemas. O fomento econômico tem outro lado, prejudica a qualidade de vida. Nesse aspecto, sábias, as palavras de José Afonso da Silva¹⁸: *“Ora, a otimização econômica, por um lado, nem sempre favorece uma boa qualidade de vida da população em geral e, por outro lado, pode não ser sustentável; na ótica do neoliberalismo não o é, certamente. Vale dizer, enfim, que o desenvolvimento econômico não pode ser definido apenas em termos de PNB(Produto Nacional Bruto) real por habitante ou de consumo real por habitante, porque deve ser alargado, a fim de incluir outras dimensões, tais como a educação, a saúde, a qualidade do meio ambiente e, conseqüentemente, a qualidade de vida.”*

Quantas vezes recebemos a notícia da quebra de recorde da produção da indústria automobilística? Que preço a sociedade paga por isso? E não são só as populações das cidades que sofrem, o que já é um enorme problema. Essa política, carro a qualquer custo, tem outra grave consequência, a de afetar a economia das famílias.

O equilíbrio do orçamento de uma família é essencial para uma vida sadia. A mobilidade é um direito de todos. Logo, por várias razões, os interesses de uns não podem prejudicar toda a sociedade, porque todos perdem de alguma forma.

¹⁷ Em Fundamentos Constitucionais do Direito Ambiental Brasileiro, Editora Elsevier, RJ, 2010, p. 164.

¹⁸ Em Direito Ambiental Constitucional, Malheiros Editores, 10ª, edição, PP. 28/29.

Pode o estado limitar o uso do automóvel? Claro que pode, e faz tempo, por força do Poder de Polícia previsto no artigo 78 do Código Tributário Nacional¹⁹. Celso Antonio Bandeira de Mello, falando sobre o Poder de Polícia diz que é²⁰: *“a atividade da Administração Pública, expressa em atos normativos ou concretos, de condicionar, com fundamento em sua supremacia geral e na forma da lei, a liberdade e a propriedade dos indivíduos, mediante ação, ora fiscalizadora, ora preventiva, ora repressiva, impondo coercivamente aos particulares um dever de abstenção (non facere) a fim de conformar-lhes os comportamentos aos interesses sociais consagrados no sistema normativo”*.

E a sustentabilidade das cidades, a boa qualidade de vida assim recomenda. Neste sentido, Juarez Freitas ao falar sobre as transformações indispensáveis, observa quanto às cidades²¹: *“Um novo urbanismo, o das cidades saudáveis, com o cumprimento enérgico do Estatuto da Cidade e da Lei da Mobilidade Urbana, e outro exemplo robusto da providência sinérgica e sistêmica cogente, à luz da sustentabilidade, seja via regularização fundiária, seja via arquitetura e construção verdes ou incentivo prioritário ao transporte público,...”*

César Fiúza, falando sobre a propriedade de bens móveis observa²²: *“Ao estudarmos em bens móveis, podemos resumir a questão, dizendo que o direito é limitado a seu uso proveitoso, que não prejudique terceiros, nem a sociedade como um todo.”*

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, vem, na verdade inserir todos os cidadãos na cidade. Nada mais que isso, assume, cumpre o comando do artigo 30, inciso V da Constituição de que falamos acima. A disposição de seus primeiros artigos é elucidativa: “Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da

¹⁹ Que diz: “ Art. 78. Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. **Parágrafo único.** Considera-se regular o exercício do poder de polícia quando desempenhado pelo órgão competente nos limites da lei aplicável, com observância do processo legal e, tratando-se de atividade que a lei tenha como discricionária, sem abuso ou desvio de poder.”

²⁰ MELLO, Celso Antônio Bandeira de, em Curso de Direito Administrativo. São Paulo: Malheiros, 2006, p.221.

²¹ Em Sustentabilidade e Direito ao Futuro, Editora Forum, 2ª edição, p.37.

²² Em Direito Civil, Editora Del Rey, 15ª edição, p.845.

política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade). Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. “

Essa mesma lei tem seus princípios lançados no artigo 5º: “Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: I - acessibilidade universal; II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.”

E suas diretrizes no artigo 6º, estabelecendo em seu inciso II o seguinte:

“Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;”

E no inciso III do artigo 7º: “Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos: III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;”

Por mais que Leis programáticas não sejam novidade no Brasil, a da Política Nacional do Meio Ambiente²³, tem mais de 30 anos, o fato é que ainda não foram apreendidas pela maioria dos operadores do direito. Mas essa mudança no Direito é bem

²³ Lei nº 6.938/91.

explicada por Eros Grau²⁴: *“O Direito na visão clássica, se prestava unicamente a instrumentar. A partir do momento, no entanto, em que ele amplia a atuação e passa a desenvolver políticas, surgem no ordenamento jurídico normas sobre os fins. ”*

No mesmo sentido, Flavio Tartuce²⁵: *“De acordo com os ensinamentos de Eduardo Bianca Bittar, a pós-modernidade significa “o estado reflexivo da sociedade ante as suas próprias mazelas, capaz de gerar um revisionismo completo de seu modus actuandi et faciendi, especialmente considerada a condição de superação do modelo moderno de organização da vida e da sociedade. Nem só de superação se entende viver a pós modernidade, pois o revisionismo crítico importa em praticar a escavação dos erros do passado para a preparação de novas condições de vida.”*

Mas se normas programáticas enfrentam a resistência dos operadores do direito, isso não pode acontecer com a Administração Pública. O mesmo Estado que traça políticas públicas, cria programas, não pode atuar na contramão incrementando o consumo de um bem, no caso, o automóvel, que não só causa muitos problemas, como não é prioritário.

Será que precisamos apresentar às autoridades econômicas a Constituição Federal e a legislação infraconstitucional? Teremos que aguardar alguma medida judicial por parte do Ministério Público ou ação popular? Quando o governante vai parar de agradar e governar?

Juarez Freitas abordando a regulação sustentável anota²⁶: *“(i) a regulação sustentável precisa assumir metas traçadas pela lei, mas antes disso, pela Constituição, ciente de que seu descumprimento de políticas constitucionalizadas pode render ensejo à responsabilização, por conduta omissiva ou comissiva. (j) A regulação sustentável guarda deferência à ‘reserva de administração’ e à ‘reserva de lei’, salvo na hipótese de violação a princípios, objetivos e direitos fundamentais. Inovação regulatória, se houver, terá de se conter nos limites da juridicidade sistemática. Quer dizer, a regulação não pode litigar contra a ‘reserva da lei’, mas conviver com ela produtivamente”*

²⁴ Em *“Interpretando o Código de Defesa do Consumidor algumas notas”*, Revista do Co9nudmiros n° 5, Ed Revista dos Tribunais, p. 185.

²⁵ Em *Manual de Direito do Consumidor*, Editora Método, 2012, p.4.

²⁶ Idem, p. 225.

8 - Conclusão:

Não há dúvida de que o setor automobilístico contribuiu e contribui e muito para o desenvolvimento industrial do Brasil. Mas também não resta dúvida no sentido que todos têm direito ao meio ambiente sadio, ao meio ambiente artificial saudável e acessível a todos.

A falta de planejamento urbano e a desconexão das políticas públicas levaram os municípios brasileiros ao esgotamento, a degradação ambiental.

A distribuição tributária. é altamente prejudicial aos estados e municípios. Se a Constituição Federal de 1988 está voltada para os valores do artigo 1º, a carga tributária que está nas mãos da União compromete a consecução dos objetivos traçados no artigo terceiro.

O mesmo Estado que estabelece a sustentabilidade como meta, que planeja a política de mobilidade urbana, concede, por questões políticas, subsídios para o setor automotivo, fecha os olhos para a desequilibrada oferta de crédito e com isso contribui cada vez mais para a degradação ambiental.

É preciso mudar e essa mudança passa pela adoção de medidas judiciais contra decisões que vão contra a melhoria da qualidade de vida nas nossas cidades. Se é difícil restringir, é inadmissível violar o mandamento da lei, mas enquanto o poder público for gerido de acordo com os interesses exclusivos da classe política, isso dificilmente vai mudar.

BIBLIOGRAFIA:

CARVALHO NETO, FREDERICO DA COSTA Em Direitos Básicos, Comentários ao artigo 6º do CDC, Em Código de Defesa do Consumidor Comentado, Organizado por Marcelo Gomes Sodré, Fabíola Meira e Patrícia Caldeira, Editora Verbatim.

FIUZA, CÉSAR, Em Direito Civil, Editora Del Rey, 15ª edição.

FREITAS, JUAREZ, Em Sustentabilidade e Direito ao Futuro, Editora Fórum, 2ª edição.

GRAU, EROS, *Interpretando o Código de Defesa do Consumidor algumas notas*”, Revista do Consumidor, n° 5, Ed Revista dos Tribunais.

MACHADO, PAULO AFONSO LEME, Em Direito Ambiental Brasileiro, Malheiros editores, 18ª edição,

MELLO, CELSO ANTÔNIO BANDEIRA DE, em Curso de Direito Administrativo. 20ª edição,

PADILHA, NORMA SUELI, Em Fundamentos Constitucionais do Direito Ambiental Brasileiro, Editora Elsevier,

SILVA, JOSÉ AFONSO DA, Em Direito Ambiental Constitucional, Malheiros Editores, 10ª, edição,

TARTUCE, FLAVIO, Em *Manual de Direito do Consumidor*, Editora Método.

-----Direito Civil 3, Teoria Geral dos Contratos e Contratos em Espécie, Editora Método, 8ª edição.

VIEIRA, OSCAR VILHENA, Em Federação Falsificada, Folha de São Paulo, Caderno Cotidiano de 11 de janeiro de 2014