

Uma chance para retomar a marcha

Dimas Eduardo Ramalho

Conselheiro do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo

*“No meio do caminho tinha
uma pedra; tinha uma pedra
no meio do caminho”.*

Bons tempos aqueles quando os obstáculos à mobilidade humana eram apenas os naturais e serviam até de inspiração aos grandes poetas. O caminho a que Drummond se referia em seu poema era bem mais amplo e intangível que as então bucólicas ruas de Itapira do Mato Dentro. Em alusão ao verso, hoje a pedra se converteria num destes congestionamentos que se reproduzem em progressão geométrica pelos horários de pico, até no entorno das pracinhas de coreto das cidades do interior de Minas.

Vivemos o colapso da mobilidade urbana. O trânsito, cada vez mais lento, decorre desse adensamento crescente de pessoas e veículos. Reflete a falta de gestão integrada entre os entes políticos, a escassez de planejamento urbanístico adequado, e a insuficiência de investimento em vias, rodovias e transporte público.

Depois de dezessete anos de tramite e debates, a sociedade brasileira hoje tem razões para comemorar o advento da Lei 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). A medida que trouxe novos princípios e diretrizes, a fim de readequar e ordenar os ambientes de circulação compartilhada, fomentando a elaboração de políticas públicas que respondam de forma mais racional aos anseios coletivos na questão da mobilidade urbana.

A legislação propõe soluções que passam pela racionalização das distâncias entre a casa e o trabalho, restrição à circulação de veículos privados e incentivos ao uso de meios de transporte não motorizados. A medida afeta os municípios com população superior a 20 mil habitantes, que, no espaço de três anos, sob a pena de ficar impedido de receber recursos federais, deverão elaborar e colocar em vigor seus planos de mobilidade urbana integrados

aos planos diretores e em perfeita harmonia com a execução orçamentária de curto, médio e longo prazo.

Além do enfrentamento da questão do transporte, ressalta-se o avanço em termos ambientais. Os efeitos negativos dos gargalos na mobilidade urbana repercutem não só no âmbito social, privando o exercício ordinário dos direitos fundamentais. Existe, também, na esfera econômica, atrasando a prosperidade por imposição de intrincados e excessivos custos logísticos ao processo produtivo. Há que se lamentar ainda, as agressões ao meio ambiente através do aumento da emissão de poluentes, exploração desmesurada dos recursos naturais, radical transformação ou degradação do ecossistema, e conseqüente deterioração da qualidade de vida das pessoas.

Levantamento do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) realizado no ano passado mostrou que, em um período de 10 anos, o Brasil evoluiu mais em número de veículos do que em crescimento populacional. Em 2011 o Denatran registrou uma frota de 70,5 milhões de veículos - número 121% maior na comparação com a frota em 2001 que era de 32 milhões de veículos. Ao mesmo tempo em que a população brasileira cresceu 12% no período, a relação de veículos por habitante saltou de um para cada cinco indivíduos em 2001, para pouco mais de um veículo para cada três habitantes em 2011.

Talvez, pela primeira vez, tratou-se o transporte público como prioridade de pauta. Como premissas inéditas, podemos relacionar ainda a ampliação dos poderes da administração para regulamentar a circulação de veículos de transporte individual, coletivo e de cargas; o reconhecimento formal da prioridade ao transporte público sobre o privado; a permissão para implantação do pedágio urbano; e mudanças radicais na licitação e contratação dos serviços de transporte público.

Dentre todos os avanços apontados, destaca-se a ampliação dos direitos do cidadão-usuário do sistema de transporte público, que, a partir da implantação do novo modelo, passa a ser o potencial beneficiário de todos os ganhos tecnológicos, de gestão e incidentais provenientes da delegação do serviço, além de ter ampliado consideravelmente o seu direito a informação diretamente nos pontos de embarque.

No Estado de São Paulo, o Tribunal de Contas tem atuado de forma eficaz nessa questão e não demorou a assumir o protagonismo de multiplicador desta tarefa cívica. Primeiro, ao propagar a nova lei e estimular as lideranças políticas dos municípios paulistas a conhecerem melhor o tema e anteciparem marcos para elaboração e aprovação da política de mobilidade urbana. Em uma segunda frente, tem promovido o apoio consultivo, ao destacar e disponibilizar

agentes qualificados para instruir os gestores públicos. E, por fim, o Tribunal de Contas ainda prevê uma atuação coercitiva, por meio de advertências formais sobre a necessidade de observância rigorosa da nova lei nos processos que tenham por objeto a análise jurídico-contábil de documentos ou procedimentos administrativos vinculados à questão da mobilidade urbana.

Pois é deste engajamento pleno dos cidadãos que a Nação precisa para fazer valer esta lei. Afinal, o homem destruiu montanhas, rios e florestas para impor a simetria monótona de sua estética arquitetônica. Sentia-se desafiado pelos obstáculos de uma natureza exuberante. Precisava domá-la com a artificialidade dos ângulos retos. Para tanto, foi criando quinas, esquinas, domínios, níveis, pavimentos, degraus, arestas, vielas, sentidos, becos e trilhas. Foi-se abrindo vias de circulação frenética que exigiam a mobilidade mecânica em pés de borracha, para nexos dos quais se foi pavimentando caminhos em todas as direções.

Os caminhos já não nos trazem e nem levam a lugar algum. Portanto, é hora de colocar ordem neste caos tenso e neurótico que compõe o emaranhado difuso dos ambientes urbanos. Precisamos reinventar nossos caminhos.