

A indústria automobilística e o princípio da sustentabilidade: a natureza do discurso apropriado¹

The automotive industry and the principle of sustainability: the nature of proper speech

José Geraldo Pedrosa – Doutor em Educação
Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais – CEFET MG
jgpedrosa@uol.com.br

Rosana Rios Corgosinho – Mestre em Geografia
Universidade do Estado de Minas Gerais
rosana.corgosinho@uemg.br

RESUMO

Sustentabilidade é um conceito oriundo das ciências naturais e, nas últimas décadas do século XX, tornou-se referência para os movimentos ambientalistas que reagem à insustentabilidade do crescimento industrial predatório referenciado no americanismo-fordismo. Desde a Conferência realizada na Suécia em 1972 a ideia de sustentabilidade tem sido institucionalizada e adaptada a diversos ambientes: partidos políticos, mídias, escolas, empresas etc. Nesses processos de apropriação e adaptação o conceito original tem sido adulterado. Exemplar dessa adulteração é a transformação de sustentabilidade em desenvolvimento sustentável a partir da Conferência de 1992, no Rio de Janeiro. O artigo analisa adulterações do conceito de sustentabilidade pela cultura empresarial quando as referências das ciências naturais e das conferências internacionais são substituídas pelas referências da International Organization for Standardization e da RobecoSAM, que gera o Dow Jones Sustainability Index. O artigo resulta de pesquisa realizada numa das mais emblemáticas indústrias da sociedade industrial e da americanidade: a indústria automobilística.

Palavras-chaves: Sustentabilidade; Indústria Automobilística; Discurso.

ABSTRACT

Sustainability is the concept originated from the natural sciences and in the last decades of the twentieth century has become a reference for the environmental movements which react to unsustainability of the predatory industrial growth referenced in Americanism-Fordism. Since the Conference in Sweden in 1972 the idea of sustainability is institutionalized and adapted to different environments: political parties, media, schools, businesses etc. In these processes of appropriation and adaptation the original concept is tampered. Exemplary is the transformation of sustainability in sustainable development from the 1992 conference in Rio de Janeiro. The article analyzes adulteration of sustainability for corporate culture when references of the natural sciences and international conferences are replaced by references of

¹ Pesquisa realizada com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (Fapemig).

the International Organization for Standardization and RobecoSAM, which generates the Dow Jones Sustainability Index. The article is the result of research conducted in one of the emblematic industries of industrial society and Americanism: the automotive industry.

Keywords: Sustainability; Auto Industry; Speech.

1 Introdução

Os anos 1960 e 70 inauguraram intensas discussões sobre a problemática ambiental resultando na expansão do ambientalismo público e da sensibilidade social com as questões ambientais, no contexto da grande contestação dos anos 1960. Marco emblemático dessa expansão é abril de 1970, dia da Terra: nos EUA 300 mil pessoas se unem numa manifestação ecológica.

Com o surgimento desse ambientalismo ativista e político as respostas da institucionalidade oficial tornaram-se necessárias. A iniciativa de oficialização do discurso ambiental decorria da urgência de traduzir para a opinião pública a ideia que o mundo não estava em descontrole. Isso começa a acontecer em 1972, na Itália, quando o recém criado Clube de Roma traz a público o relatório “Limites do Crescimento”. Daí em diante sucedem-se as conferências internacionais. O conceito de desenvolvimento sustentável aparece na agenda ambiental em 1987, quando vem a público o relatório Bruntland (“Nosso Futuro Comum”), elaborado por solicitação das Organização das Nações Unidas (ONU), em prol de uma agenda global para a mudança. Em 1984 o tema aparece na poderosa Câmara do Comércio Internacional, fazendo com que começasse a entrar na agenda empresarial.

A abordagem realizada no artigo é referente à entrada da sustentabilidade na agenda empresarial, acontecimento que será aqui referido como empresarialização da sustentabilidade. Por empresarialização da sustentabilidade entende-se a entrada do tema na cultura das empresas como recurso de propaganda, como iniciativa de introduzir a questão no desenvolvimento de produtos e na gestão da produção, de modo a favorecer a estratégias que visem à sustentabilidade do negócio, isso que se objetiva na valorização do produto comercializado ou das ações das empresas de capital aberto no mercado financeiro.

O aparecimento da ideia de sustentabilidade na agenda empresarial acontece em decorrência de vários fatores, entre os quais as pressões oriundas das sucessivas conferências intergovernamentais que ocorrem a partir dos anos 1970. Entretanto, a entrada do tema da sustentabilidade no mundo dos negócios não é uma transposição direta das diretrizes da ONU e sim uma apropriação mediada pela International Organization for Standardization (ISO) e pela RobecoSAM, que gera o Dow Jones Sustainability Index da bolsa de valores de Nova York.

O artigo é subproduto de pesquisa realizada numa das mais emblemáticas indústrias da sociedade industrial: a indústria automobilística. A abordagem realizada é referente ao modo como essa indústria se apropria do princípio da sustentabilidade transformando-o em discurso.

A pesquisa foi realizada em documentos e com pessoas, sendo que a pesquisa com pessoas foi executada por meio de entrevistas focalizadas individuais com profissionais de alta qualificação que atuam em setores estratégicos de uma multinacional do setor automobilístico. O recorte priorizado no artigo é a pesquisa documental, particularmente um documento denominado “Diretrizes ambientais”, dirigido aos que atuam em todas as unidades a rede automobilística pesquisada: da concepção, à fabricação, à distribuição. Do ponto de vista da análise os conteúdos foram tomados como discursivos, isto é, foram submetidos à análise do discurso. Segundo Orlandi (2009), discursos são linguagens ancoradas em ideologia cuja finalidade é produzir sentidos. Discurso é o lugar em que se observa a relação entre língua e ideologia e em que se compreende como a língua produz sentidos por e para os sujeitos. Nesse sentido, as tais “Diretrizes” constituem um discurso sobre o meio ambiente, a sustentabilidade, a indústria automobilística e o automóvel, ou seja, um discurso que busca harmonizar ambiente e automóvel – por mais antagônica que seja esta relação – e é também nesse sentido que é ideologia. A tese defendida é que a empresarialização da sustentabilidade promove adulterações no conceito de sustentabilidade ao substituir as referências das ciências naturais e das conferências internacionais pelas diretrizes da ISO e da RobecoSAM, que gera o Dow Jones Sustainability Index. Essa adulteração se expressa numa inversão pela qual desenvolvimento sustentável se transforma em sustentabilidade empresarial.

2 Crise ecológica e reações ao *crecimentismo*: a ideia de desenvolvimento sustentável

No século XX, com destaque para o período entre 1930 e 1970, a mercantilização, o crescimento industrial, a urbanização e o fenômeno das massas, notadamente no consumo, tornam-se evidentes. Na medida em que a economia industrial se expande e que cresce o consumo, a devastação da natureza ao lado do crescimento exponencial do lixo - isso que emana do desperdício, da descartabilidade e da superfluidade – tornam-se também evidentes.

O crescimento sem limites faz emergir os sintomas de uma crise ecológica, algo sem precedentes na história. Na expressão de Bihl (1999), a crise ecológica é um dos sintomas da insustentabilidade desse *modus vivendi*, orientado pela e para a lógica do lucro, ou seja, pelos princípios do mercado. Entre os seus sintomas estão o enfraquecimento dos recursos naturais, a poluição dos elementos naturais (ar, água e solo), a multiplicação das catástrofes ecológicas com repercussões cada vez mais amplas no tempo e no espaço, o empobrecimento da flora e da fauna, enfim, a ruptura de certos equilíbrios ecológicos globais.

Na medida em que o industrialismo-consumismo se expande e com ele emergem os problemas ambientais, certas contradições vêm à tona e provocam reações. Entre as reações está a publicização do ambientalismo ou a emergência da sensibilidade ecológica ou ambiental. Alguns fatos são emblemáticos. Um deles é nos anos 1952, quando, em Londres, ocorre a primeira catástrofe ambiental: o ar poluído mata milhares de pessoas. Dez anos mais tarde, em 1962, Raquel Carson lança seu impactante livro denominado “Primavera Silenciosa”. O livro de Carson foi importante para o surgimento dos movimentos ecologistas nos anos 1960, compondo o leque dos assim chamados novos movimentos sociais.

Os anos 1960 e o emblemático 1968 são marcados pela contestação generalizada, decorrente do crescente mal-estar. Isso é que define o advento do ambientalismo público ou das preferências públicas pela qualidade ambiental e simpatia por grupos ambientalistas e seus objetivos. Um marco emblemático é abril de 1970, dia da Terra: nos EUA 300 mil pessoas se unem numa manifestação ecológica. O ambientalismo público é a fonte de um novo ambientalismo: ativista e político e não apenas conservacionista.

Com isso, a iniciativa de oficialização do discurso ambiental foi decorrente da urgência de traduzir para a opinião pública a ideia que o mundo não estava em descontrole. Isso começa a acontecer em 1972, na Itália, quando o recém criado Clube de Roma traz a público seu relatório denominado “Limites do Crescimento”. Daí em diante multiplicam-se as conferências internacionais. Em 1974, em Haia, na Holanda, ocorre o “I Congresso Internacional de Ecologia”. Em 1975, em Belgrado, na Iugoslávia, realiza-se o “Encontro Internacional de Educação Ambiental”. Em 1977, em Tbilise, na Geórgia, realiza-se “I Conferência Intergovernamental para Educação Ambiental”.

Ou seja, a sensibilidade ambiental surge nos movimentos sociais e como protesto, para depois aparecer na agenda das instituições intergovernamentais. Em 1984, o tema aparece na poderosa Câmara do Comércio Internacional, fazendo com que começasse a entrar na agenda empresarial. Todavia, nessa trajetória, marcante é o ano de 1987, quando vem à tona o “Relatório da Comissão Mundial ou Comissão Bruntland”, denominado “O Nosso Futuro em Comum”. Em 1992, no Rio de Janeiro, ocorre a emblemática Conferência da ONU sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento: a RIO 92. É aqui que a importância da Educação Ambiental é reconhecida oficialmente.

Os anos 1960 e 70 inauguraram fortes debates sobre a problemática ambiental postulando que a forma de produção capitalista deveria ser o ponto de partida para a análise da crise ambiental instaurada, resultando na expansão dos movimentos ambientalistas, ligados aos antinucleares e pacifistas (Greenpeace, Verdes da Alemanha, os Amigos da Terra, *Earth First* etc.). Na década de 1970, com os encontros internacionais sobre a questão ambiental, objetivava-se discutir temas como população, alimentos, água, desertificação e energia. Eram momentos onde os países traçavam estratégias para evitar um desastre ambiental.

Em 1972 foi publicado o primeiro informe intitulado “Os limites do crescimento”, que abordava o problema da acelerada utilização dos recursos naturais no mundo, com uma população crescente e uma indústria que estava ocasionando danos irreparáveis ao meio ambiente. Ainda nesse mesmo ano, começaram, mundialmente, os diálogos entre governos em torno da questão ambiental. Em Estocolmo, Suécia, foi realizada a primeira Conferência da ONU sobre o meio ambiente e o homem, resultando numa declaração sobre os principais

problemas relacionados com o meio ambiente: industrialização, explosão demográfica e crescimento urbano. Além disso, foram discutidas propostas para a resolução dos problemas, baseadas na necessidade de tecnologias limpas nos países desenvolvidos, transferência de recursos financeiros e técnicos para o “terceiro mundo” e políticas de controle da população. Foram criados, posteriormente, o PNUMA (Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente) e a CMMAD (Comissão Mundial para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento).

Nos anos 1980 veio a articulação por um consenso intergovernamental sobre a gravidade da crise ecológica. Para tanto, foram elaborados diversos relatórios científicos. Enquanto isso, em abril de 1986, ocorreu o maior desastre nuclear da história, em Chernobyl, Ucrânia, desprendendo, após a explosão do reator, grande quantidade de radioatividade que se expandiu para Escandinávia e Europa Ocidental. Centenas de pessoas morreram ou sofreram câncer e outras enfermidades. Foram 10 mil quilômetros quadrados que se tornaram praticamente inabitáveis.

Em 1987, segundo Foladori (2001), sob a direção da Senhora Bruntland, fica conhecido o informe da CMMAD, criado por solicitação da ONU, em prol de elaborar uma “agenda global para a mudança”. Esse informe foi denominado de “Nosso Futuro Comum” e examinava os problemas mais críticos em relação ao meio ambiente, indicando propostas de solução. Nesse documento Estabeleceu-se que a pobreza, desigualdade e a degradação ambiental não seriam analisadas de forma isolada e que a pobreza era uma das causas e consequências dos problemas ambientais, portanto, não se poderia separar o capitalismo da produção das questões ambientais e sociais. Assim, nesta década, apostando no desenvolvimento como uma saída para a crise, fortaleceu-se o discurso em prol do desenvolvimento sustentável.

Em 1988, criou-se o Grupo Intergovernamental de Estudos sobre Climas (IPCC), com o objetivo de avaliar os estudos científicos sobre o clima e o papel do homem nele. Em 1991, criou-se o *Global Environmental Facility*, fundo de proteção ao meio ambiente estabelecido pela ONU e o Banco Mundial, dirigido aos países em desenvolvimento que tinham graves problemas ecológicos.

Em 1992, no Rio de Janeiro, a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), ou “Conferência da Terra”, propôs estratégias e medidas para deter e reverter a degradação ambiental, promovendo o desenvolvimento sustentável. Esta Conferência emitiu várias declarações, destacando-se a convenção sobre a mudança climática, uma recomendação para que se estabilizassem as emissões de CO₂ no ano 2000, nos níveis de 1990. Os EUA não estavam dispostos a reestruturar sua indústria e nem a diminuir seu nível de consumo e, conseqüentemente, não firmaram nenhum compromisso, assim como os países petroleiros não se mostraram interessados em diminuir sua venda.

Outra questão é a criação da Agenda 21, como plano de ação para esse século, destacando 31 pontos essenciais, para os quais o Banco Mundial entraria com os recursos. Esse documento, baseado no princípio do desenvolvimento sustentável, foi assinado por 179 países que participaram da Eco 92 e serviu de instrumento de interferência nas políticas públicas mediante planejamento estratégico, com o envolvimento da sociedade civil, das instituições estatais e privadas e das organizações não-governamentais.

Dez anos após a Eco 92, constatou-se na Conferência de Johannesburgo que, apesar dos avanços, as metas da Agenda 21 não foram cumpridas. Segundo Leff (2001), a economia resistia em ecologizar-se. Assim, ações individuais no mercado, motivadas por preocupações ambientais, passam a ser consideradas estratégias para provocar mudanças necessárias em direção à sustentabilidade.

O conceito de desenvolvimento sustentável surge em meio a uma tensão no capitalismo quando houve uma relação entre a ideia de pobreza e degradação ambiental, proporcionando a associação entre meio ambiente e desenvolvimento, o que culminou no princípio do desenvolvimento sustentável. Uma vez que o crescimento elimina a pobreza, o meio ambiente só poderia ser protegido com mais crescimento e desenvolvimento. (Sachs, 2004). Para o surgimento desse conceito, a publicação do relatório “Limites do Crescimento” contribuiu para alimentar a discussão, introduzindo a questão da finitude dos recursos na discussão econômica e difundindo a questão ambiental, nesse momento, já tida como global.

Esta problemática esteve em pauta nos debates da 1ª conferência da ONU sobre Meio Ambiente Humano, realizada em 1972, em Estocolmo, organizada pelo PNUMA (Programa

das Nações Unidas para o Meio Ambiente). Nessa conferência, foram colocadas preocupações como a escassez dos recursos naturais e o crescimento demográfico. As ONGs formularam, então, uma contra conferência, onde propuseram caminhos alternativos de desenvolvimento, pois as propostas da conferência denotavam neutralidade ideológica e propunham alternativas tecnológicas limpas, não abordando questões estruturais.

No final da década de 1970 houve uma guinada nos estudos ambientais, mesmo que tais discussões ainda estivessem presas à perspectiva do desenvolvimento econômico, entendendo que não existiam limites intransponíveis para o crescimento, mas obstáculos a serem superados pela tecnologia. As ideias de catástrofe e escassez foram aos poucos substituídas por outras que entendiam ser possível continuar a crescer sem destruir o planeta, o que deu origem, mais tarde, à vertente da sustentabilidade.

Sachs (2004), difunde a noção de ecodesenvolvimento como referência explícita à noção de desenvolvimento sustentável. Essa corrente, de acordo com a proposta do PNUMA de 1975, referia-se ao desenvolvimento local e regional atento ao uso adequado e racional dos recursos naturais e à aplicação de tecnologias, embora o autor mencionado propusesse uma noção mais articulada à promoção econômica, preservação ambiental e participação social. Para Sachs, crescimento econômico e desenvolvimento não poderiam ser confundidos e, era importante, considerar o valor dos recursos, as tradições locais das populações, a superação das desigualdades sociais, ou seja, a problemática ambiental não poderia ser dissociada das questões sociais.

Foi então que, em 1979, empregou-se, pela primeira vez o conceito de desenvolvimento sustentável no Simpósio das Nações unidas sobre as Inter- relações entre Recursos, Ambiente e Desenvolvimento (RABELO, 2007).

Em 1982, na Sessão Especial do PNUMA, em Nairobi, foi proposta a criação da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Comissão *Bruntland*), que alcançou o apoio dos países em desenvolvimento em busca de um conceito diferente de desenvolvimento, considerando questões ambientais. As propostas dessa comissão difundiram, mundialmente, o termo desenvolvimento sustentável, apoiando-se na premissa que não haveria desenvolvimento sem sustentabilidade e nem sustentabilidade sem

desenvolvimento, permanecendo a ideia de articular crescimento econômico, preservação, equidade social com uma ênfase econômica e tecnológica. O Relatório *Bruntland*, elaborado por essa comissão poderia ser resumido como uma preocupação quanto à sustentabilidade do desenvolvimento.

A Conferência das ONU sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (Eco-92), realizada no Rio de Janeiro, representou uma continuidade do processo de institucionalização, legitimação e difusão do conceito de desenvolvimento sustentável, num período marcado pela globalização. O resultado da Eco-92 foi a aprovação de vários documentos. Agenda 21 Global é considerada um dos documentos mais importantes referentes às questões ambientais, em abrangência mundial, firmando o princípio de desenvolvimento sustentável como proposta para o século XXI.

Segundo Rabelo (2007), a Agenda 21 Global é um plano de ação para a implementação do desenvolvimento sustentável com base na preservação da biodiversidade, manejo dos recursos naturais, justiça econômica e social e participação de vários segmentos sociais. A Agenda 21 tinha como lema “Pensar Global e Agir local”, referindo-se à necessidade de pensar, em âmbito planetário, os problemas ambientais de forma interdependente, convocando, ao mesmo tempo, a ação local. Mas, em contrapartida, o documento baseava-se na redução da utilização dos recursos naturais e não em mudanças no padrão de produção, distribuição e consumo.

Outra questão a ser colocada na discussão acerca da sustentabilidade ambiental seria a ideologia do crescimento que mostra sua persistência. A noção de desenvolvimento há muito esteve associada ao ideal de crescimento e evolução. E foi essa ideia de desenvolvimento que dividiu o mundo entre desenvolvidos e subdesenvolvidos, gerando críticas ao conceito, desde a década de 1960, em meio a movimentos que criticavam o padrão civilizacional, entre eles o ambientalismo.

3 A indústria automobilística

Se o automóvel é o prestigioso bem de consumo em massa, poderoso símbolo identificador do século XX, signo da tecnocracia, objeto-rei exigente e usurpador das cidades, então, o que pensar sobre a indústria que o produz? Peter Druker, (apud Womak, Jones e Roos, (2004) bem antes que o automóvel adquirisse tal pujança – na década de 1950 - não hesitou: a indústria automobilística é a indústria das indústrias, ou seja, é indústria paradigmática. Womak, Jones e Roos (2004, p. 1) retomam a denominação de Druker para reafirmá-la no início do século XXI: “[...] a indústria automobilística é ainda mais importante [...] do que parece.”

Outra referência para situar a importância da indústria automobilística é algo que não é explicitado por Womak, Jones e Roos (2004) e refere-se ao lugar do setor industrial na economia mundial, algo que permite pensar que não estamos e nem caminhamos para uma era pós-industrial já que indústria é, cada vez mais, paradigma para outros setores da economia. No século XXI, em países industrializados, a indústria ou o assim chamado setor secundário da economia, está presente nos setores primário e secundário, que operam em escalas industriais. Quase tudo opera em escala industrial. Horkheimer e Adorno (1985), já nos anos 1940, propuseram a tese da indústria cultural. Duas décadas mais tarde, em 1961, ao refletirem a partir das repercussões de suas ideias, os autores, reafirmam a tese da indústria cultural, mas salientam se tratar de uma indústria paradoxal, na medida em que a indústria cultural não é nem indústria e nem cultura.

Pois o tempo presente parece legitimar cada vez mais a tese frankfurtiana das indústrias paradoxais. Além da indústria cultural, é possível pensar na indústria do turismo: religioso, ecológico, cultural, histórico, esportivo, para idosos, rural, gastronômico e muitos outros; na indústria do lazer: a produção de festivais e de espetáculos; a indústria esportiva e a globalização de esportes como o futebol, o tênis, o voleibol e muitos outros, por meio de competições que mobilizam multidões nas praças esportivas ou pela mídia. A indústria da fé ou o espetáculo da fé, com seus megaeventos, seus enormes templos e sua presença cada vez maior nas mídias: tudo associado ao consumo de muitas mercadorias religiosas. Ou seja, a indústria se afirma e se expande, a despeito dos discursos pós-industrialistas. Tudo isso revela

a importância da indústria automobilística: a indústria das indústrias numa sociedade cada vez mais industrial.

Outra referência para situar a importância da indústria automobilística está associada ao lugar estratégico que ela ocupa na economia mundial. Em outras palavras, a economia mundial é dependente da indústria automobilística. Entre outros sintomas dessa dependência são as constantes intervenções estatais que ocorrem sempre que há quedas nas vendas e na produção de automóveis. No caso brasileiro, exemplos são as intervenções do governo federal por meio da redução do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados). A renúncia fiscal por parte do Estado faz parte de acordos com as montadoras visando à redução do preço final pago pelo consumidor de automóvel zero quilômetro. Outra forma de intervenção estatal é na própria concessão de crédito ou de facilidades para o financiamento na compra de veículos.

Essas intervenções revelam o quanto os governos federal, estaduais e municipais são dependentes da carga tributária oriunda do sistema automóvel, tanto na produção quanto na circulação. Intervenções do governo federal visando a elevar as vendas de carros novos refletem imediatamente na arrecadação de impostos municipais, por meio do ipva (Imposto sobre Veículos Automotores). Fora isso, face ao seu lugar estratégico na economia mundial, instabilidades sazonais na indústria automobilística provocam efeitos imediatos em outros setores da economia.

Essa importância econômica da indústria automobilística também foi devidamente enfatizada por um dos profissionais que foram entrevistados nesta pesquisa.

No Brasil a indústria automobilística representa 25% do PIB industrial e 5% do PIB total. Um emprego na indústria automobilística gera até 15 empregos na cadeia total do negócio. Isso ocorre porque um automóvel que entra em circulação depende de uma série de serviços: seguro, manutenções diversas, lavagem, abastecimento etc. É por isso que a indústria automobilística é uma indústria importante em todo o mundo. É por isso, por exemplo, que na crise de 2008, quando teve problema que quase quebrou a GM, a Ford e a Chrysler, o governo americano interferiu. É um negócio grande demais para quebrar [...] porque o impacto social e econômico é enorme, mesmo numa sociedade mais avançada como a americana (EUA). Por força dessa importância econômica, sociedade e governo terão que conviver com a indústria automobilística. (SUJEITO 1)

Os dados referentes à produção mundial de veículos são exuberantes. Em 2004 a produção era de 64 milhões e em 2014 foi de quase 90 milhões de veículos, ou seja, 30 milhões a mais que a produção a 10 anos antes. No ranking mundial de produção de automóveis, em 2014, o primeiro lugar estava ocupado pela China, com produção superior a 23 milhões de veículos. Os EUA apareceram em segundo lugar, com pouco mais de 11 milhões, ou seja, menos da metade do que era produzido na China. O Japão era o terceiro no ranking mundial, com produção de pouco mais de nove milhões de automóveis por ano. O Brasil era o oitavo produtor mundial, com pouco mais de três milhões de veículos.²

Mas indústria automobilística é parte do subsistema automóvel, cuja importância para a economia mundial é quase incomensurável, principalmente na geração de emprego e renda. Ainda que não existam estatísticas disponíveis sobre os empregos e serviços gerados pelo subsistema automóvel, é interessante salientar alguns aspectos dessa magnitude.

Começamos com o processo de concepção do prestigioso bem: o automóvel. A globalização dos mercados e o acirramento da concorrência entre as montadoras de automóveis fazem com que os processos que antecedem à fabricação sejam cada vez mais precisos e sofisticados.

Assim, a indústria automobilística começa a mobilizar pessoas bem antes da produção, em atividades de definição do conceito, de elaboração do projeto, de fabricação do protótipo e de realização de testes. O ponto de partida está na definição do conceito de automóvel a ser lançado. É um processo que pode ser demorado e que envolve um conjunto de variáveis ou fatores: o consumidor, a concorrência, a legislação. A sensação que se tem do lado de fora da indústria automobilística é que a definição do prestigioso bem a ser lançado no mercado é algo circunscrito ao conhecimento perito da indústria automobilística, isto é, aos *experts* em seus gabinetes repletos de tecnologia. Em parte essa primeira sensação corresponde aos fatos. A transformação do conceito em projeto é atividade de *experts*, mas a definição do conceito envolve intuição, conhecimento do mercado consumidor e da concorrência e outras questões não necessariamente técnicas.

2 Fonte: OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles. Disponível em <http://www.oica.net/category/production-statistics/>

Em seguida vêm os processos de fabricação e montagem: há uma enorme rede produtiva que gira em torno da montadora, constituída por uma diversidade de indústrias de pequeno e médio porte, cada qual fabricando um tipo de componente para a montagem do automóvel. Primeiro o automóvel é concebido, depois projetado e o protótipo é fabricado e testado. Enquanto isso, atuam os profissionais de *marketing* e propaganda. Na indústria automobilística o anúncio de novos produtos ocorre de forma espetacular e em eventos com farta exposição na mídia e nas redes sociais. Todo esse processo mobiliza profissionais e, ressalte-se, as peças publicitárias da indústria automobilística são cada vez mais sofisticadas.

A despeito do prestigioso bem ainda não ter sido fabricado, entra em cena a logística de distribuição e vendas. Essa é a lógica da produção enxuta: a venda antecede a produção. As montadoras dispõem de redes de concessionárias que atuam na venda de automóveis e peças e prestando diversos serviços de assistência especializada. A rede de concessionárias gera uma quantidade significativa de empregos formais em suas oficinas, lojas de peças e venda de veículos.

Em sua vida útil, coisa que no Brasil gira em torno de 13 anos, um automóvel demanda diversas assistências e cada uma com uma diversidade de trabalhos informais. Manutenção mecânica: quantidade enorme de pessoas atuam nas oficinas mecânicas afora a concessionária. O mesmo pode ser escrito sobre lanternagem e pintura: além do desgaste pelo uso, pequenos e grandes acidentes envolvendo veículos são constantes. Além da parte mecânica, automóveis sofrem avarias em sua lataria e pintura e isso abre espaço para outro conjunto de oficinas e profissionais.

As rodas com pneumático são partes vulneráveis e cruciais no automóvel: sem elas não há movimento. Por isso, pneus constituem uma demanda especial por parte do subsistema automóvel, desde a produção, à manutenção e à troca. A produção de pneus abre espaço para um leque de grandes empresas, cada qual com seu *mix* de produtos e marcas. Para resolver sua demanda, a Ford Motor Company, no século XX investiu e perdeu milhões de dólares na construção da Fordlândia na Amazônia brasileira, com a finalidade específica de produzir insumos de borracha para os pneus. Mas rodas com pneumático demandam outras

manutenções: para alinhamento e balanceamento há redes de lojas e oficinas; para pneus com avaria existem as inúmeras borracharias situadas nas estradas e nas vias urbanas.

A circulação do automóvel pelas estradas ou pelas vias urbanas traz sujeiras ao veículo: na parte interna e externa, na lataria e no motor. Lavagem e higienização abrem espaços para muitos prestadores de serviço, que cuidam também do embelezamento do veículo: lavar, aspirar, encerar etc. Parte desse serviço de lavagem é realizada nos postos de combustíveis, parte é realizada pessoalmente pelo proprietário do automóvel, mas muito também é realizado na informalidade e insalubridade dos pequenos lava jatos.

Carros têm vidros, espelhos retrovisores, bateria e sistema elétrico, sistema de som: vidros e retrovisores podem quebrar, baterias são trocadas periodicamente e sistema elétrico e de som com o tempo demandam manutenções. Para cada um desses itens há oficinas espalhadas pelos centros urbanos e cada atividade resulta numa profissionalização. Ainda está por ser feita uma história e uma sociologia das profissões do sistema automóvel para saber como se forma, como trabalha, quanto ganha ou qual é a autoimagem do mecânico, do borracheiro, do lanterneiro, do pintor e do eletricitista de automóvel.

Com a elevação da temperatura global, mas também por questões de segurança, o ar condicionado já deixou de ser acessório para ser tornar item quase obrigatório nos automóveis. O item segurança gera uma indústria da insegurança. Há variações de país para país, mas automóveis são cada vez mais roubados. Essa e outras inseguranças geram as grandes redes de seguradoras: o seguro de automóveis movimenta dinheiro farto.

Para circularem os automóveis precisam ser abastecidos. Imaginemos mais de um bilhão de veículos circulando pelo mundo ou, no caso brasileiro, quase 90 milhões de automóveis circulando e criando demandas de abastecimentos. No processo de geração de emprego e renda, o abastecimento demanda um verdadeiro aparato, com uma gigantesca mobilização de trabalhadores. Petróleo é o combustível dominante, mas há diversos combustíveis. Petróleo precisa ser extraído, refinado, armazenado e distribuído e tudo isso gera trabalho. A venda de combustíveis no varejo gera uma enorme quantidade de redes e de postos de abastecimento, que, já há algum tempo, deixam de ser postos de abastecimento e passam a ser postos de serviço para o automóvel e seus passageiros.

4 As “diretrizes ambientais” da indústria automobilística

O documento “Diretrizes Ambientais [...]”³ é um texto sintético, organizado em 11 tópicos, com os seguintes títulos: Preliminares; Marco Jurídico; Manufatura de Classe Mundial (WCM) e Certificação SGA (SEM) como ferramentas; Redução do consumo de energia, matérias-primas, substâncias potencialmente perigosas e emissões de poluentes; Prevenção e gerenciamento de emergências; Cadeia logística de baixo impacto; Preservação dos habitats naturais; Responsabilidades compartilhadas e participação pessoal; Responsabilidade através da cadeia de valor; Uma abordagem integrada; Minimizando o impacto ambiental de nossos produtos para uma mobilidade sustentável. Como define o título geral, este é um documento que fixa as diretrizes ambientais do Grupo, isto é, diretrizes que “[...] fornecem indicações claras de como definir e atualizar metas ambientais, desenvolver novos produtos e conduzir as atividades cotidianas em todo o mundo.”

Com base na definição de Orlandi (2009) pode ser afirmado que tais diretrizes constituem um discurso, ou seja, constituem linguagem ancorada em ideologia, cuja finalidade é produzir sentidos. Para Orlandi, discurso é o lugar onde se observa a relação entre língua e ideologia e onde se compreende como a língua produz sentidos por e para os sujeitos. E quais são os sujeitos envolvidos no sentido veiculado pelo discurso ambiental da indústria automobilística? Estes sujeitos são os que atuam em toda a rede automobilística: da concepção, à fabricação, à distribuição; da criação do prestigioso bem à criação do desejo de consumi-lo e à sua legitimação social. Nesse sentido, as Diretrizes constituem um discurso sobre o meio ambiente, a indústria automobilística e o automóvel. Ou seja, um discurso que busca harmonizar ambiente e automóvel - por mais antagônica que seja esta relação - e é também nesse sentido que é ideologia.

Peter Druker, (apud Womak, Jones e Roos, (2004) já foi aqui referenciado como o teórico que na década de 1950 identificou a indústria que antecipa tendências que são

3 A parte final do título do documento não é mencionada de modo a não identificar o nome da montadora que foi pesquisada. Essa ocultação do nome de pessoas e da empresa foi condição acordada entre pesquisadores e representantes da empresa para evitar a exposição pública.

apropriadas por outras indústrias. E há um aspecto particular que, mais uma vez, legitima o caráter de vanguarda da indústria automobilística. Trata-se da atuação em rede e é nesse âmbito que as “Diretrizes” revelam os sujeitos envolvidos no sentido veiculado em seu discurso automobilístico-ambiental. A indústria automobilística não é *stricto sensu* uma fábrica de automóveis, mas uma rede automobilística. A situá-la nesta condição é que se percebe outro aspecto do caráter paradigmático da rede automobilística: ela é referência não apenas para as demais indústrias, mas para a sociedade e para a cultura contemporâneas.

No final do século XX, num esforço de lançar novas bases conceituais visando ao entendimento da vida social na era da informação, Castells (2002) publicou a emblemática obra intitulada “A sociedade em rede”, numa abordagem que articula economia, sociedade e cultura. A conclusão mais abrangente de Castells “[...] sobre as estruturas sociais emergentes nos domínios da atividade e experiência humana [...]” (2002, p. 565) é que a constituição de redes é uma tendência histórica possibilitada pelos recursos técnicos de base microeletrônica que viabilizam a era da informação. E esta é uma condição social inédita que revigora princípios sociológicos típicos do século XX, tais como a noção de funcionalismo de Merton e Parsons (apud Boudon e Bourricaud, 1993), a noção de sociedade administrada de Marcuse (1982) ou o princípio panóptico identificado por Foucault (1997). Para Castells (2002, p. 565): “[...] as funções e os processos dominantes na era da informação estão cada vez mais organizados em torno de redes.” Mas o que é uma rede e em que sentido a indústria automobilística é pioneira na organização de redes? “Redes constituem a nova morfologia social de nossas sociedades e a difusão da lógica de redes modifica de forma substancial a operação e os resultados dos processos produtivos e de experiência, poder e cultura.” (CASTELLS, 2002, p. 565).

E qual é a novidade das estruturas em redes? A novidade não é a rede em si, já que a forma de organização social em redes já existiu em outros tempos e espaços. A novidade é o paradigma tecnológico da informação, que fornece a base material para a “expansão penetrante” da rede em “toda a estrutura social”. Essa “[...] lógica de redes gera uma determinação social em nível mais alto que a dos interesses sociais específicos expresso por meio das redes: o poder dos fluxos é mais importante que os fluxos do poder.” (Castells,

2002, p. 565). Essa é, pois, a novidade: “[...] a sociedade em rede, caracterizada pela primazia da morfologia social sobre a ação social.” (p. 565). Essa primazia da morfologia sobre a ação é o mesmo que a primazia da rede sobre o indivíduo, algo que faz com que os agentes individuais, sejam eles pessoas ou pequenas e médias empresas, se tornem cada vez mais integrantes de gigantescas maquinarias que exigem mais e mais esforços de adaptação.

A constituição de redes não é, pois, apenas um conjunto de acontecimentos que ocorre no âmbito das estruturas produtivas, ou seja, não é algo circunscrito ao universo da produção e circulação de mercadorias ou algo circunscrito ao âmbito econômico. Com o novo paradigma tecnológico da informação é a própria vida social que se estrutura em redes. Perrot (2000), num texto intitulado “O inspetor Bentham”, no qual, entre outras coisas, a autora discute-se a atualidade do modelo panóptico face ao novo paradigma tecnológico, a autora afirma: “[...] o olho, desta vez completamente invisível e onipresente [...] dissocia o poder de controle da forma arquitetural [...]. O enfraquecimento físico do poder é consequência de sua diluição pela cibernética.” (Perrot, 2000, p. 136). Em outras palavras, a fábrica que centralizava a produção numa unidade produtiva dependia da forma arquitetônica para exercer o controle sobre todos os fluxos, mas a diluição da cibernética torna o “olho do poder” independente das formas físicas.

Perrot (2000) não utiliza a palavra rede em seu repertório conceitual, assim como Castells não utiliza a palavra panóptico. Mas a associação entre o princípio panóptico e a cibernética amplia e aprofunda o triunfo da razão organizadora. É nesse sentido que a indústria automobilística é mais que paradigma econômico e mais que modelo para outros ramos industriais. A produção de automóveis em redes é paradigma social e é nesse sentido que o discurso ambiental da indústria automobilística revela os sujeitos aos quais se destina: sujeitos em rede ou rede de agentes individuais.

No discurso contido nas “Diretrizes” há um repertório de vocábulos que designam a interpretação que o grupo automobilístico faz acerca da questão ambiental. Há passagens nas quais a indústria automobilística reconhece seu protagonismo na geração dos problemas ambientais e há também indicações sobre os fatores que a levam a se apropriar do princípio da sustentabilidade. Entretanto, nesse aspecto as relações entre sociedade, cultura e indústria

automobilística aparecem invertidas quando comparadas ao papel de vanguarda da indústria das indústrias nos aspectos tecnológicos, organizacionais ou gerenciais. As elaborações discursivas acerca questão ambiental não são endógenas à indústria automobilística ou, em outras palavras, o discurso ambiental não é uma elaboração da indústria automobilística. Pelo contrário, a já imensa frota mundial de veículos, assim como a ausência de limites ao seu crescimento é um dos fatores na deterioração da qualidade do ar, assim como na elevação da temperatura global. A presença do discurso ambiental na indústria automobilística é tardio, reativo e aparece como discurso apropriado. E discurso apropriado não é o mesmo que discurso copiado, mas discurso adaptado ou ressignificado. Por meio da ressignificação apropria-se do que é posto, atualizando-o às configurações demandadas, dando-lhe um novo sentido, isto é, um sentido que traduz as necessidades de determinado presente e que está em sintonia com um cenário idealizado.

E como ocorre essa apropriação pela indústria automobilística do discurso ambiental? Primeira questão a ser salientada é que a indústria automobilística se apropria de palavras e expressões típicas do discurso da sustentabilidade, tal qual reproduzido nas conferências internacionais relativas ao meio ambiente. Mas, como já mencionado, essa apropriação é repleta de reelaborações e adaptações.

Eis a lista de palavras e expressões relativas à sustentabilidade presentes nas “Diretrizes”: desenvolvimento sustentável, mobilidade sustentável, meios de transporte mais sustentáveis, preservar o direito das gerações futuras, energia renovável, herança natural, biodiversidade. Como demonstra a lista, expressões como biodiversidade, herança natural, energias renováveis ou direitos das gerações futuras são típicas da noção de sustentabilidade tal qual elaborada pelo pensamento ambiental e que preconiza uma relação entre natureza e cultura marcada pelo equilíbrio. A propósito, a noção de desenvolvimento sustentável já expressa uma adaptação da ideia de sustentabilidade aos objetivos econômicos, embora essa adaptação não seja uma exclusividade da indústria automobilística. Desenvolvimento sustentável é uma noção que expressa uma inovação relativa à ideologia do crescimento econômico. Se a noção de crescimento econômico, que é compatível com expansão urbana e com a massificação do consumismo, desenvolvimento sustentável é a expressão da reação

posta pelo emblemático relatório produzido no ano de 1972 e conhecido como “Limites do crescimento” ou relatório do Clube de Roma. Foi também no ano de 1972 que aconteceu a chamada Conferência de Estocolmo sobre o ambiente humano. Como salienta Bruseke (2003), nem

[...] a publicação do Clube de Roma, nem a conferência de Estocolmo caíram do céu. Elas foram a consequência de debates sobre os riscos da degradação do meio ambiente que, de forma esparsa, começaram nos anos 60, e ganharam no final dessa década e no início dos anos 70 uma certa densidade [...] (BRUSEKE, 2003, p. 29).

No fundamental, as conclusões expressas no relatório do Clube de Roma salientam que se persistirem as tendências de crescimento da indústria,

[...] os limites de crescimento neste planeta serão alcançados algum dia dentro dos próximos cem anos. O resultado mais provável será um declínio súbito e incontrolável, tanto da população quanto da capacidade industrial. (MEADOWS, 1972, apud BRUSEKE, 2003, p. 20).

A partir dessa constatação é que o relatório propôs limites ao “crescimento desenfreado” visando a um equilíbrio estável entre economia e ecologia. É na sequência dessa impactante tese que o economista Ignacy Sachs formulou os princípios de uma nova perspectiva de desenvolvimento, denominada de desenvolvimento sustentável. A tese de Sachs já representava, portanto, uma inovação em relação ao discurso *crescentista* típico dos anos dourados do capital ou do paradigma fordista-keynesiano. A perspectiva de desenvolvimento sustentável de Sachs articula seis princípios:

a) satisfação das necessidades básicas; b) solidariedade com as gerações futuras; c) participação da população envolvida; d) preservação dos recursos naturais e do meio ambiente em geral; e) elaboração de um sistema social garantindo emprego, segurança social e respeito a outras culturas; f) programas de educação. (apud Bruseke, 2003, 31)

Uma comparação entre os seis princípios propostos por Sachs para o desenvolvimento sustentável e a referida lista de vocábulos empregados no discurso ambiental da indústria automobilística revela três situações que legitimam a tese do discurso apropriado e, portanto,

ressignificado. A primeira situação é referente as reproduções. O discurso ambiental da indústria automobilística reafirma os seguintes princípios: desenvolvimento sustentável, biodiversidade, herança natural e solidariedade com as gerações futuras. A segunda situação é a das omissões ou das ausências. O discurso ambiental da indústria automobilística expresso nas “Diretrizes” não faz menções à participação da população envolvida, à solidariedade social ou segurança social, à diversidade cultural e à educação.

A terceira situação é referente aos acréscimos que caracterizam inovações discursivas da indústria automobilística acerca do desenvolvimento sustentável. Tais inovações se manifestam em duas expressões: mobilidade sustentável e meios de transporte mais sustentáveis. A questão a saber é qual é o significado dessas duas expressões. Ou seja: estariam tais expressões a sinalizar para cenários alternativos na mobilidade de pessoas e produtos? O cenário atual é marcado pela preponderância das soluções individuais para a mobilidade, algo que garante o crescimento constante da frota mundial de veículos. As abordagens de ambientalistas e também de urbanistas, por razões nem sempre convergentes, têm enfatizado cada vez mais a necessidade da substituição do transporte individual pelo transporte coletivo. Obviamente este não é o cenário compartilhado no discurso da indústria automobilística, para o qual, antes de mais nada, o que tem que ser sustentável é o próprio negócio de produzir automóveis e suas taxas de lucro.

Algo que também é relevante para demonstrar como a indústria automobilística se apropria do repertório ambiental, adaptando-o e atribuindo-lhe um sentido peculiar é a lista de termos referentes ao ambiente. Eis a lista de palavras e expressões relativas ao ambiente presentes nas “Diretrizes”: ambiente, meio ambiente, proteção do meio ambiente, impactos ambientais, metas ambientais, desempenho ambiental.

Os termos empregados no discurso ambiental da indústria automobilística são bastante emblemáticos. Primeira questão que chama a atenção são as expressões ambiente, meio ambiente e proteção ao ambiente. Por um lado a palavra ambiente é abrangente e é compatível com o repertório ambientalista. Meio ambiente é expressão que instrumentaliza o ambiente e, de algum modo, o desqualifica. Proteção ao meio ambiente, como define o termo, pertence ao repertório dos protecionistas ambientais. Impactos ambientais é expressão que traduz

reconhecimento dos danos ambientais tanto das atividades produtivas quanto do produto automóvel. Por fim, metas ambientais e desempenho ambiental são expressões que traduzem a ideia de protagonismo da indústria automobilística em relação ao ambiente.

Outro conjunto de expressões significativas no discurso ambiental da indústria automobilística é referente à natureza ou aos elementos naturais. A palavra natureza não é utilizada em nenhum momento. Mais expressivo do que essa ausência é o modo como palavras correlatas são utilizadas. O discurso ambiental da indústria automobilística não emprega a natureza como expressão substantiva, mas, em diferentes passagens o natural aparece como adjetivo: recursos naturais, habitats naturais ou herança natural.

A primeira expressão – recursos naturais - é compatível com a expressão meio ambiente. Ambas traduzem a perspectiva instrumental: a natureza é um meio, um recurso, algo útil. Habitats naturais e herança natural são também expressões que traduzem um significado exótico para natureza, algo que também é compatível com o repertório protecionista. Quanto aos elementos naturais o discurso ambiental da indústria automobilística emprega três termos: água, terra e energia.

No documento intitulado “Diretrizes Ambientais [...]”, a indústria das indústrias, a indústria produtora do automóvel, essa mercadoria ou esse bem repleto de contradições, afirma ou reconhece o impacto social e ambiental que exerce: “[...] estamos conscientes do impacto que nossas atividades e os nossos produtos têm sobre a sociedade e o meio ambiente”.

A indústria automobilística também manifesta de que modo interpreta as questões ambientais do tempo presente. No repertório de vocábulos utilizados destaca-se a ausência de duas palavras-chaves já presentes no estudo denominado “Limites do crescimento”: crise e limites. O documento denominado “Diretrizes” não faz em momento algum quaisquer referências que visem a limitar o crescimento da frota mundial de veículos. Nesse sentido, as “Diretrizes” ignoram ou negam a conclusão fundamental do relatório de Clube de Roma. Ou seja, para a indústria automobilística não há limites para a atividade produtora de automóveis e nem para a frota mundial de veículos.

Além disso, no lugar de crise, a expressão utilizada para representar o que ocorre em termos ambientais é “mudança climática”. Ou seja, por um lado a indústria reconhece o impacto ambiental tanto de suas atividades produtivas quanto de seu produto; por outro lado, reduz sobremaneira o dano causado, ao minimizar a gravidade da questão ambiental, o que já é reconhecido oficialmente pela Organização das Nações Unidas desde os anos 1960. Além disso, não há limites a serem estabelecidos.

Eis a lista de palavras e expressões presentes no discurso ambiental da indústria automobilística que designam problemas ambientais do tempo presente: poluição, efeito estufa, emissões dos gases, emissão de poluentes, geração de ruído, mudança climática, substâncias potencialmente perigosas, desperdício, resíduos industriais, consumo de água, consumo de combustíveis.

O mapeamento de palavras e expressões presentes nas “Diretrizes” que identificam problemas ambientais do tempo presente revela que a expressão “mudança climática” não comporta nem mesmo a incompleta lista de problemas que o documento identifica. A lista de problemas que a indústria automobilística associa ao automóvel é incompleta, mas revela algo mais que “mudança climática”. Eis os problemas ambientais relacionados à fabricação e à circulação do automóvel presente nas “Diretrizes”: emissões de gases poluentes, efeito estufa, geração de ruído, substâncias potencialmente perigosas, desperdício, resíduos industriais, consumo de água. Além destes, o documento faz referências ao uso de matérias primas e ao consumo de energia, o que significa reconhecimento de que há limites nos assim chamados recursos naturais.

Após assumir o impacto e reduzi-lo, a indústria automobilística coloca-se como protagonista na proteção do ambiente e, em determinado momento até mesmo indica ações de educação ambiental: “[...] estimulamos o uso responsável e ambientalmente correto de nossos produtos [...]”.

Mas que fatores condicionam essa presença da questão ambiental no discurso da indústria automobilística? Nos termos presentes nas “Diretrizes Ambientais [...]”, a incorporação do discurso ambiental tem dois determinantes: o marco jurídico e o marco

econômico. Ou seja, existem leis a serem cumpridas. Além de leis, existe concorrência e o discurso ambiental agrega valor:

A proteção do meio ambiente é um elemento chave que agrega valor ao nosso Grupo e (...), portanto, deve ser valorizado e destacado como parte de uma abordagem empresarial de categoria mundial. Estamos comprometidos com a adoção e desenvolvimento de soluções que sejam, a um só tempo, ambientalmente amigáveis e economicamente viáveis e que, assim, ajudem a combater a mudança climática, a preservar recursos naturais e a proteger a saúde. (Grifos nossos)

Diretriz é palavra que designa instruções ou indicações para elaboração de um plano ou para a definição de ações a serem implementadas. Sendo assim, cabe indagar: quais são as diretrizes que a indústria automobilística coloca para si no tocante à questão ambiental? Sobre isso há diferentes passagens do documento e uma delas está no tópico intitulado “Redução do consumo de energia, matérias-primas, substâncias potencialmente perigosas e emissões de poluentes”. Nesse tópico a diretriz mais geral estabelece três compromissos: preservação da herança natural e da biodiversidade e combate à mudança climática. As ações para que esta meta geral seja atendida estão em duas frentes: “[...] uso eficiente de energia e dos recursos naturais e o desenvolvimento e implementação de inovações tecnológicas”. De modo específico são indicadas as seguintes ações:

- reduzir o consumo de energia por meio de processos e produtos mais eficientes;
- limitar as emissões dos gases do efeito estufa e outros poluentes, não apenas reduzindo o volume de energia [...], mas igualmente implementando soluções inovadoras e promovendo, direta e indiretamente, as fontes de energia renovável;
- minimizar o emprego de matérias-primas promovendo a utilização de materiais renováveis e reciclados [...] o uso de embalagens e *containers* reutilizáveis e ambientalmente adequados, de modo a umentar a economia de materiais e a reduzir o desperdício;
- reduzir o consumo de água em todas as áreas em que a sua disponibilidade é crítica para o meio ambiente e para a população, minimizando emissões de substâncias geradas pelos processos industriais nos cursos d’água;
- minimizar a produção de resíduos industriais, em especial dos perigosos.

Em relação especialmente aos resíduos industriais o documento indica três objetivos: implementação de “[...] procedimentos concebidos para gerenciar os resíduos em todas as etapas de nossos processos”; limitação ou substituição do “[...] uso de substâncias potencialmente perigosas”; e preservação dos “[...] habitats naturais e sua biodiversidade nas áreas próximas às [...] unidades”. A propósito, a expressão “preservação dos habitats naturais” é recorrente no documento e figura também como um tópico específico: “Sempre que planejamos a edificação de uma nova unidade de produção, priorizamos o uso possível de áreas já industrializadas, de modo a preservar terras não urbanizadas e defender a biodiversidade.”

Outro ponto das diretrizes é referente à prevenção de acidentes e ao gerenciamento de emergências: “Consideramos a prevenção de acidentes uma prioridade para a proteção do meio ambiente [...]”. Vale destacar que a história tem diferentes registros referentes aos assim chamados “acidentes ambientais” que costumam ser devastadores tanto para o ambiente quanto para a imagem da empresa envolvida. Exemplar, em termos de “acidentes ambientais” e dos danos provocados na imagem de empresas e produtos é o rompimento da barragem de uma indústria mineradora em Minas Gerais, no ano de 2015. Mas “acidentes ambientais” não são acontecimentos isolados e a história tem o registro de inúmeros deles, seja envolvendo a emissão de gases tóxicos no ar ou derramamento de produtos letais nas águas e na terra. Revelando ciência dos prejuízos decorrentes desses “acidentes” geralmente resultantes de negligências na gestão de processos ou atividades, as “Diretrizes” definem:

Estamos comprometidos com o estabelecimento de planos de contingência para emergências e com a manutenção de controle adequado de processos e procedimentos, de modo a identificar antecipadamente riscos em potencial e, na medida do possível, prevenir sua ocorrência e minimizar os impactos potenciais dentro e fora de nossas unidades.

Até este ponto as “Diretrizes” são referentes aos processos de fabricação do automóvel, isso que implica no uso de matérias e energias, na emissão de poluentes e na geração de resíduos. Mas que discurso a indústria automobilística faz acerca do impacto ambiental e social do prestigioso bem que é o automóvel? Ou seja, que ciência a indústria

automobilística demonstra ter acerca do crescimento exorbitante da frota mundial de veículos e da circulação cada vez mais intensa e extensa de automóveis nas vias públicas?

A primeira referência diz respeito aos congestionamentos urbanos. Entretanto, a questão não é relativa à como a indústria reflete sobre o que fazer com a quantidade crescente de veículos nas vias públicas e sim em relação ao fluxo de materiais na produção de peças e na montagem e na distribuição da produção de automóveis para a rede de concessionárias.

A fim de limitar o impacto sobre o ambiente e contribuir para a redução dos congestionamentos nas áreas urbanas, planejamos as nossas atividades de logística de modo a reduzir as distâncias para o transporte de nossos produtos e a promover meios de transporte mais sustentáveis.

A segunda referência diz respeito ao impacto ambiental proveniente da circulação do automóvel. É nesse ponto que a indústria automobilística revela uma apropriação, ao seu modo, da noção de sustentabilidade, que é traduzido em termos de mobilidade sustentável. Nas linguagens de especialistas em planejamento urbano, de ambientalistas e das diretrizes oriundas das conferências internacionais sobre meio ambiente, a ideia de mobilidade sustentável está diretamente associada a uma mudança de paradigmas que se refere tanto às políticas públicas quanto aos comportamentos individuais: a substituição da mobilidade individual pela mobilidade coletiva. Em outras palavras, tanto do ponto de vista ambiental quanto social, é insustentável o modelo de mobilidade que prioriza o transporte individual por meio de automóveis particulares.

Mas qual é o discurso da indústria automobilística acerca da mobilidade sustentável? Obviamente orientada pela lógica do lucro, a noção de mobilidade sustentável da indústria automobilística prioriza a sustentabilidade econômica de seu negócio. Sendo assim, ela vai na contramão do transporte coletivo e se envolve cada vez mais com a perspectiva que a sustenta, ou seja, a da colocação no mercado de produtos voltados para a mobilidade individual. “Estamos comprometidos com o desenvolvimento de produtos com os melhores padrões da indústria em termos de uso eficiente do combustível, níveis de ruído e emissão de poluentes, bem como de coeficientes de reciclagem.”

E com base em que ações?

- redução de emissões dos gases do efeito estufa e do consumo de combustíveis;
- minimização da emissão de poluentes;
- redução na geração de ruído;
- promoção de fontes de energia alternativa e renovável, levando em conta as circunstâncias locais;
- aumento do índice de reciclagem de nossos produtos;
- contribuição para melhoria no gerenciamento do tráfego.

O investimento na mobilidade individual é explícito quando a indústria automobilística afirma sua perspectiva de produção de veículos cada vez menores e movidos por uma pluralidade de energias:

Nosso engajamento abrange desde o desenvolvimento de pequenos motores (dois cilindros) até soluções híbridas ou elétricas para a mobilidade urbana; desde o uso do gás natural até a segunda geração de biocombustíveis, de modo a lidar com as necessidades específicas de energia a as disponibilidades nos diversos países; [...]

Estamos comprometidos com o aumento na taxa de reciclabilidade de nossos produtos, mediante soluções técnicas inovadoras em nossos produtos e/ou processos [...]

5 Considerações finais

Na indústria automobilística a apropriação do princípio da sustentabilidade revela desvios significativos em relação à trajetória e ao modo como este princípio se estabelece no discurso público da ONU. E não se trata nem mesmo das relações entre discurso ou ideologia e prática, mas, sim, do modo como o discurso ou ideologia se estabelecem. Um desvio ou um aspecto destoante entre o discurso da sustentabilidade no âmbito público da ONU e o discurso da sustentabilidade no mundo dos negócios automobilísticos é referente a uma inversão dos termos. Na trajetória observada no discurso público internacional o princípio estabelece-se como desenvolvimento sustentável, ou seja, numa linguagem na qual o desenvolvimento é o substantivo e sustentável é o adjetivo. E as palavras não são aleatórias, mas é o resultado de disputas fundamentadas em sucessivos diagnósticos internacionais.

No âmbito do discurso, a definição de desenvolvimento como substantivo é uma expressão tanto da crítica à ideologia do crescimento quanto da ampliação do foco na questão ambiental, algo que é expresso na associação que o Relatório Brundtland faz entre ecologia, economia, tecnologia, sociedade e política. Por outro lado, a colocação da sustentabilidade como adjetivo do desenvolvimento é expressão que visa a consolidar, no plano das referências para a ação, a qualidade do desenvolvimento pretendido. E nesse sentido o desenvolvimento torna-se tanto um meio quanto um fim. Um meio na medida em que é um modo de produzir sem degradar o ambiente, sem exaurir as fontes e comprometer a vida das gerações futuras; um meio de produzir orientado pela garantia de atendimento às necessidades básicas e, portanto, um modo de dissociar a produção e o consumo de supérfluos (consumismo), algo diretamente relacionado à redução do lixo; um meio de produzir sem gerar exclusão social, produzir sem criar desequilíbrios demográficos e desigualdades regionais. Por outro lado, se o desenvolvimento é sustentável, ele pode ser também um fim, isto é, não é apenas um meio para certas conquistas, mas, algo permanente, porque é orientado por fins racionais, porque não é predatório e não gera desequilíbrios.

Mas, na linguagem do mundo dos negócios, difundida pela ISO e plenamente assimilada pela indústria automobilística, sustentabilidade torna-se um substantivo e a ele são agregados outros adjetivos. É essa sutileza das expressões que revela um distanciamento entre o discurso do desenvolvimento sustentável no domínio público das conferências da ONU e o discurso da sustentabilidade instalado no mundo privado das empresas. Na versão empresarial, trazer a sustentabilidade para o primeiro plano e colocá-la como substantivo é o mesmo que a dissociar da dimensão social para associá-la à exclusivamente à dimensão negocial ou da lógica do lucro. No mundo dos negócios automobilísticos, mas não só aí, a sustentabilidade perde sua relação com o desenvolvimento.

E nessa mudança, que apenas aparentemente é retórica, a sustentabilidade é que adquire o *status* de um fim ou de algo que tem valor em si mesmo – sustentabilidade empresarial ou sustentabilidade do negócio. E é também nesse sentido que o discurso revela sua dimensão prática, isto é, revela sua capacidade de definir sentidos. Isso revela que na

indústria automobilística a sustentabilidade se dissocia de desenvolvimento na perspectiva delineada na trajetória desse princípio.

Ao deixar de ser desenvolvimento sustentável para tornar-se sustentabilidade empresarial a ideia-força adquire outros fins. Isso significa seu descolamento com as metas de redução das desigualdades sociais, produção orientada pelas necessidades básicas, redefinição dos padrões de consumo ou do consumo de supérfluos. Theodor Adorno (1995, p. 37), num texto denominado “Progresso”, escrito nos anos 1960, fez reflexões a partir de uma questão crucial: “[...] numa época caracterizada por possibilidades tão utópicas quanto absolutamente destrutivas gostaria de saber: se há progresso”. Não se trata de expor aqui a resposta formulada pelo frankfurtiano à questão relativa à existência ou não de progresso, mas, de trazer à tona a referência utilizada por ele, no citado texto, para definir o significado de progresso. Para Adorno, não “(...) existe uma ideia de progresso sem a de humanidade”. Ao estabelecer essa referência, Adorno quer afirmar que de nada adianta, por exemplo, o fantástico acúmulo de sofisticada técnica ou de parafernália produtiva se ambas não resultem em progresso na liberdade e no bem-estar do indivíduo humano. Isso equivale a afirmar que progresso técnico, econômico ou científico, em si, não significam necessariamente progresso humano.

A ideia de progresso, no sentido de progresso do *homo* em sua relação com a natureza ou de progresso que visem ao bem-estar e à liberdade do indivíduo humano, há muito já foi abandonada. Os processos de mercantilização e de industrialização substituíram a ideia de progresso pela ideologia de crescimento. Afinal, tanto para a indústria quanto para o mercado, o *homo* foi reduzido a trabalhador e a consumidor, assim como a natureza foi reduzida a matéria-prima. Os resultados dessa redução são catastróficos e já são por demais conhecidos, embora tenham proporcionado poucas mudanças nas práticas que os geram. Ou seja, para o mercado e para a indústria o *homo* e a natureza só têm valor se são produtivos. Por isso, assim como não se pode confundir progresso com desenvolvimento, não se pode também confundir desenvolvimento com crescimento.

Esse recurso à dialética do progresso formulada pela teoria crítica de Adorno tem sentido aqui na medida em que ele permite captar o esvaziamento social que ocorre quando o

princípio de desenvolvimento sustentável, tal qual formulado na trajetória das conferências da ONU, é substituído pela ideia de sustentabilidade empresarial sob o estímulo dos processos de certificação e de indexação. Ainda que a aparência seja de benefício geral, o critério é puramente econômico e seus resultados só aparecem na cotação das ações nas bolsas de valores.

É raciocínio semelhante que permite trazer à tona uma segunda questão a ser salientada no modo como as empresas de capital aberto – a indústria automobilística é exemplar – assimilam, apropriam ou adaptam o princípio da sustentabilidade, tendo como referência o Dow Jones Sustainability Index World. Para figurar no Dow Jones Sustainability Index World uma empresa precisa ser classificada como capaz de criar valor para os acionistas, a longo prazo, por meio de uma gestão dos riscos associados tanto a fatores econômicos, como ambientais e sociais. E essa ideia de longo prazo é uma das principais apropriações que o mundo dos negócios faz do princípio da sustentabilidade. O longo prazo é uma indicação de ruptura com a cultura do imediatismo, que é predominante no economicismo. No princípio do desenvolvimento sustentável a ideia do longo prazo tem um componente ético que se expressa no compromisso com as gerações vindouras e com a vida futura. Na linguagem da bolsa de valores de Nova Iorque o princípio da sustentabilidade deve expressar-se na longevidade do retorno dos investimentos realizados em ações. E é nesse aspecto da longevidade do retorno financeiro que o Dow Jones Sustainability Index World inclui os critérios sociais e ambientais ao lado do econômico para demonstrar aos investidores quais investimentos são certificados como sustentáveis. Mas, no fundo, o critério determinante é o econômico, já que os fatores ambientais e sociais só aparecem como indicadores econômicos.

É isso que revela outra inversão que a sustentabilidade empresarial faz em relação ao desenvolvimento sustentável. No princípio do desenvolvimento sustentável ambiente e sociedade têm valor em si, isto é, só há desenvolvimento e só há sustentabilidade se dele resultarem benefícios sociais (emprego e renda, redução das desigualdades sociais, satisfação das necessidades básicas etc.) e se o equilíbrio ambiental for garantido (preservação da biodiversidade e dos ecossistemas, ausência de desperdício, diminuição do consumo de

energia e uso de fontes energéticas renováveis, reciclagem e diminuição de resíduos etc.). Todavia, na lógica do negócio sustentável tanto o ambiente como a sociedade são meios e, não, fins. Nessa lógica um negócio pode não ser considerado sustentável ainda que na conjuntura econômica represente garantia de boa rentabilidade. É no longo prazo que aparecem os indicadores sociais e ambientais. Para ser sustentável uma empresa de capital aberto tem de demonstrar que dispõe de sistemas de gestão de energias e matérias-primas e que faz investimentos na renovação de ambas as fontes; tem que ter controle sobre a geração de resíduos ou que não gera poluição no ar, na água ou no solo; que sua atividade produtiva não está exposta a acidentes ambientais etc. Além disso, é preciso demonstrar que suas atividades produtivas não estão expostas a conflitos ou resistências tanto de seus trabalhadores quanto da comunidade. E tudo isso porque a gestão das questões ambientais e das relações sociais são fatores de redução de custo e, portanto, de garantia de produtividade e lucratividade, não apenas no tempo presente, mas, em prazos mais dilatados. É nesse sentido que ambiente e sociedade são meios e, não, fins, são fatores de redução de custo e de garantia de estabilidade e, não, beneficiários do investimento.

REFERÊNCIAS

- ADORNO, Theodor Wiesengrund. Progresso. In: ADORNO, Theodor Wiesengrund. *Palavras e sinais: modelos críticos 2*. Petrópolis/RJ: Vozes, 1995
- BIHR, Alain. *Da grande noite à alternativa: o movimento operário europeu em crise*. São Paulo: Boitempo, 1999.
- BOUDON, Raymond; BOURRICAUD, François. *Dicionário crítico de sociologia*. São Paulo: Ática, 1993.
- BRUSEKE, Franz Josef. O problema do desenvolvimento sustentável. In: CAVALCANTI, Clóvis (Org.). *Desenvolvimento e natureza: estudos para uma sociedade sustentável*. São Paulo: Cortez; Recife/PE: Fundação Joaquim Nabuco, 2003.
- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. Volume 1. São Paulo: Paz e Terra, 2002.
- GIUCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.
- FOLADORI, Guillermo. *Limites do desenvolvimento sustentável*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2001.

- FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Petrópolis: Vozes, 1997.
- HORKHEIMER, Max, ADORNO, Theodor Wiesengrund. *Dialética do esclarecimento: fragmentos filosóficos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1985.
- LEFF, Enrique. *Saber ambiental: sustentabilidade, racionalidade, complexidade, poder*. 3ª ed., Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.
- MARCUSE, Herbert. *A ideologia da sociedade industrial: o homem unidimensional*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.
- ORLANDI, Eni Puccinelli. *Análise de discurso: princípios e procedimentos*. Campinas: Pontes, 2009.
- PERROT, Michelle. O inspetor Bentham. In: SILVA, Tomas Tadeu da (Org.). *O panóptico*. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.
- RABELO, Andréia Maria Pinto. *Aporias da sustentabilidade: análise da agenda 21 brasileira a partir da teoria crítica*. 2007. 143 f. Dissertação (Mestrado em Educação, Cultura e Organizações Sociais) - Fundação Educacional de Divinópolis, Universidade do Estado de Minas Gerais, Divinópolis, 2007.
- SACHS, Ignacy. *Desenvolvimento: incluyente, sustentável, sustentado*. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.
- TOURAINÉ, Alain. *Crítica da Modernidade*. Petrópolis: Vozes, 1997. 4ª ed..
- WOMACK, James P., JONES, Daniel T., ROOS, Daniel. *A máquina que mudou o mundo*. Rio de Janeiro, Elsevier, 2004.