

## O PROGRESSO DO AUTOMÓVEL

Gustavo Moura de C. Mello<sup>1</sup>

O significado da noção de desenvolvimento econômico e social e as possibilidades de se implementá-lo com vistas a garantir o crescimento econômico e o combate às mazelas sociais – malgrado suas vicissitudes e intensidade – nunca deixam de ser objeto de investigações teóricas e de projetos políticos, nem que seja como pura retórica. Uns buscam colocar no topo da agenda política um novo e atual projeto desenvolvimentista; outros apontam as impossibilidades materiais de fazê-lo, chamando a atenção para o fato de que se teriam perdido as oportunidades históricas de superar os “atrasos históricos” e de elevar o país ao padrão de “primeiro mundo”. Negando essa abordagem dualista, tentarei abordar o tema por meio de uma reflexão sobre a indústria automobilística, tão importante e representativa do processo de desenvolvimento que realmente transcorreu no Brasil, sobretudo a partir de meados do século XX.

Seja qual for o recorte feito e a perspectiva teórica adotada quando se discute a indústria automobilística ou especificamente o automóvel, em seus aspectos econômicos, técnicos, simbólicos, ou quaisquer outros, em geral ora se desenvolve um discurso laudatório, apresentando apologeticamente os aspectos que se supõem positivos e progressistas – por exemplo, seu dinamismo econômico, sua capacidade de gerar empregos, as comodidades que seu consumo propiciaria; ora, em pólo oposto, propugna-se o caráter regressivo dos veículos automotores, aventando-se os malefícios deste meio de transporte – por exemplo, os danos ambientais, as incontáveis mortes e mutilações provocadas pelos acidentes e pelos poluentes que emitem; ou, ainda, e mais freqüentemente, fazem-se as duas coisas, listando-se os itens daquilo que se consideram as facetas do automóvel.

Tais procedimentos limitados, que acabam por produzir posições tão idealistas quanto reacionárias ou conservadoras, decorrem necessariamente do equívoco de não se analisarem algumas das principais determinações desse objeto tão polêmico – o automóvel – à luz do movimento geral da acumulação capitalista.

Para tentar entender o sucesso do automóvel, convém recorrer, ainda que brevemente, à sua história, tomando por base não a periferia do capitalismo, mas os países centrais.

No momento em que os automóveis surgiram, com base num processo produtivo ainda artesanal e como produto de alto luxo, predominavam como meio de transporte de curtas distâncias as carruagens e charretes, e o meio de transporte de longas distâncias mais em voga era o trem, fosse para transporte de mercadorias e insumos, fosse para o transporte de pessoas. O transporte ferroviário, apesar de ter gerado um enorme dinamismo no processo de acumulação – diminuindo o tempo de circulação do capital (o tempo entre a produção de mercadorias e seu consumo), possibilitando a abertura de novos mercados, ensejando novos arranjos associativos de grandes capitais e processos especulativos sem precedentes –, ainda apresentava uma série de problemas. Sem levar em consideração os lobbies, os processos de corrupção, de especulação predatória e todas as falcatruas que marcaram a construção da malha ferroviária em diversos países desde meados do século XIX, pode-se constatar que a construção das ferrovias era bastante dispendiosa, e os retornos monetários – que, em geral, não cobriam os custos de produção e consistiam no pagamento do serviço de transporte de cargas e pessoas – eram muito lentos (o que, diga-se de passagem, era uma das causas da busca desenfreada por ganhos especulativos no bojo do processo de construção das ferrovias). Ademais, o transporte ferroviário era marcado por uma certa fixidez, relacionada ao fato de que o movimento dos trens estava forçosamente reduzido à direção dos trilhos, o que contradizia a necessidade de mobilidade e flexibilidade do capital. Por fim, os trens impunham aos seus

---

<sup>1</sup> Economista, mestre em Sociologia e doutorando pelo Programa de Pós-graduação em Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP.

usuários o estabelecimento de uma “coletividade involuntária”, a necessidade de interagir com os demais passageiros, o que é avesso ao caráter monadológico do indivíduo burguês.

Apesar de depender da existência de rodovias, ruas e estradas, cuja construção também é muito dispendiosa, os veículos automotores possuem maior liberdade de deslocamento, e são eles mesmos vendáveis, o que dá um dinamismo muito maior à indústria de transportes. Se, no caso das ferrovias, o que se vendia era o serviço de deslocamento, aqui se vende também o próprio meio de transporte.

Afora isso, devido às especificidades técnicas de seu produto, a indústria automobilística foi o berço de uma série de importantes modificações do processo de trabalho e de produção, que logo se difundiram para outras indústrias. Muitas dessas modificações estão relacionadas à chamada gerência científica taylorista – um conjunto de mecanismos, procedimentos e inovações que marcam época na história capitalista da divisão manufatureira do trabalho –, a qual, mediante a introdução de uma nova estrutura hierárquica na fábrica, a máxima divisão parcelar do trabalho e a análise minuciosa e cronometrada de cada movimento dos operários visando à otimização da produção, muito contribuiu para a difusão da racionalidade abstrata do capital, do império absoluto do lucro e dos rendimentos monetários, para a simplificação dos trabalhos, para o esvaziamento dos conteúdos concretos da produção e sua subordinação ao processo de valorização, para a deformação e brutalização dos trabalhadores parciais e para a generalização do tempo abstrato do relógio.

É impossível não levar em consideração outros importantes fatores para a explicação da importância assumida pela indústria automobilística. Um deles é a sua vinculação orgânica com a indústria bélica. Durante a Primeira Guerra Mundial, grandes empresas automobilísticas ampliaram seus mercados e atividades fornecendo armamentos e veículos de guerra para os países beligerantes. Essa diversificação da produção intensificou-se no decorrer do século XX e perdura até hoje, como se pode ver no caso da Daimler-Benz, que se tornou, a partir de 1985, a maior empresa armamentista da Europa Central. Além disso, afora suas funções ideológicas, a indústria automobilística também teve importante papel para a institucionalização dos conflitos entre trabalhadores e capitalistas, mediante a burocratização dos sindicatos.

Com o auxílio da propaganda – já nos primeiros anos do século XX, a indústria automobilística despendia a então astronômica cifra de 1 milhão de dólares com as mais diferentes formas de propaganda –, os automóveis se converteram em meios de hierarquização social e de aquisição de status, a serviço da ostentação do poder econômico e da definição da própria identidade de seus possuidores. Tornou-se corrente classificar as pessoas pelo tipo de carro que possuem, criando-se, inclusive, a categoria mais abrangente dos derrotados na vida, os sem-carro.

Por outro lado, com a massificação da produção de automóveis, a aquisição de um carro passa a ser algo supostamente acessível a quase todos, e desse modo torna-se mais um vetor para se inculcarem os valores e padrões de conduta burgueses entre os próprios trabalhadores.

O chamado fordismo tem um papel muito importante nesse sentido, não só por aplicar sistematicamente à produção automobilística as análises e métodos tayloristas, barateando significativamente os custos unitários dos veículos, mas por atentar para a necessidade do consumo de massa dos produtos e tomar iniciativas no sentido de incentivá-lo. No início do século XX, entre outras medidas, Henry Ford aumentou significativamente os salários de seus empregados, diminuiu a jornada de trabalho, enviou assistentes sociais às casas deles de modo a orientar suas condutas e seu padrão de consumo. Por conta disso, o fordismo passou a designar todo um modo de vida, e a totalidade do tempo de vida da imensa maioria da população passou a ser determinada pela lógica da produção racionalizada.

Assim, o próprio tempo de não-trabalho e as atividades de lazer tornam-se vazias, padronizadas, frustrantes, formatadas sob medida para esse indivíduo brutalizado e bastante assemelhadas ao tempo de trabalho. Se tomarmos o exemplo do turismo, revolucionado pela difusão do carro, o qual facilitou o acesso a outras cidades, regiões e mesmo países, vemos que ele propicia não mais do que simulacros de experiência. Trata-se de uma fruição controlada e submetida às exigências do capital; neste sentido, os locais e o tipo de atividade que neles se desenrolam nivelam-se e igualam-se,

tornando-se quase indiferentes – de antemão, já se sabe o tipo de sensação que se vai experimentar, sua duração e, sobretudo, seu preço.

Não obstante, quanto mais aviltante é a situação do indivíduo, quanto mais ele é degradado e premido por processos sociais em relação aos quais não possui compreensão e muito menos controle, mais o automóvel se converte num símbolo de liberdade, de potência, de autodeterminação, ou talvez numa promessa, numa esperança de fuga dessa situação tão destrutiva. Sucumbe-se ao domínio da aparência, adotam-se as imagens em lugar da realidade, a qual passa a fundamentar-se nesse mundo imagético sistematicamente produzido pela indústria do marketing e pela indústria cultural; e, não obstante, a realização das promessas, literalmente vendidas, encontra-se cada vez mais distante.

A indústria automobilística se tornou, assim, ao mesmo tempo um resultado, uma engrenagem e um símbolo do processo de totalização capitalista e do movimento cego e automático de acumulação de capital, que faz com que todas as dimensões da vida tornem-se mais e mais pobres de conteúdos, mais e mais abstratas. Evidencia-se que, no modo de produção capitalista, não é a dimensão do vivido, das experiências, das necessidades substantivas o que importa, mas apenas a acumulação. Não é à toa que a racionalização abstrata redunde em processos socialmente irracionais e perversos. Em vez de terem nos veículos e em outras mercadorias meios de enriquecimento e melhoria de vida, os indivíduos ficam escravos de um certo padrão de consumo e adotam como finalidade de vida a obtenção e manutenção deste padrão. Mas, além de conforto, os carros proporcionam riscos, gastos, estresse; em vez de reduzirem o tempo de deslocamento entre a residência e o local de trabalho, e entre outros lugares, congestionamentos gigantes mostram que ocorre o oposto,<sup>2</sup> e assim por diante.

No trânsito, sobretudo nas estradas e nas grandes cidades, desenrola-se cotidianamente uma verdadeira carnificina: em São Paulo, em 2007, morreram 1.487 pessoas. No mundo, os acidentes rodoviários são a segunda principal causa de morte entre jovens de 5 a 29 anos, e a terceira entre pessoas de 30 a 44 anos. Nesses acidentes, morrem anualmente 1,2 milhão de pessoas e são feridas seriamente mais de 50 milhões. Estima-se que as mortes no trânsito vão aumentar pelo menos 80% nos países periféricos até o ano de 2020.<sup>3</sup>

Se levamos em conta o caráter poluente dos automóveis, esses dados se tornam ainda mais catastróficos, e mesmo um resumo extrapola os limites deste texto. Um estudo recente da Cetesb<sup>4</sup> concluiu que os automóveis são de longe os maiores emissores de gases tóxicos como o monóxido de carbono (CO), os hidrocarbonetos (HC) e os óxidos de nitrogênio (NOx). Mais precisamente, os automóveis são responsáveis por 77% da emissão destes gases, que estão associados ao efeito estufa e a todo tipo de doenças respiratórias e cânceres. Isso sem falar na poluição que é causada no decorrer do próprio processo produtivo.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> Aliás, não é possível deixar de mencionar o caso do trânsito e do transporte na cidade de São Paulo, como paradigmático. Os possuidores de carros, que gastam verdadeiras fortunas para mantê-los e abastecê-los, são condenados a passar horas diárias em ruas e avenidas paradas, no trajeto casa-trabalho e em todos os outros percursos que têm que realizar. Os não-possuidores são obrigados a despende boa parte de sua renda com transporte e, ainda por cima, precisam acotovelar-se em ônibus, peruas, trens e metrô superlotados, que circulam pouco e em áreas limitadas, além de estes também permanecem parados nos congestionamentos. Isso somente se agrava com o fato de que o capital, com sua sede especulativa insaciável, acaba por expulsar sistematicamente a população pobre, e mesmo a classe média, para regiões mais periféricas, mas mantém as regiões centrais como focos de empregos – por mais precários que sejam –, obrigando grandes massas da população a percorrerem diariamente distâncias cada vez mais longas.

<sup>3</sup> Cf. “World report on road traffic injury prevention”. OMS, 2004. Disponível em: <[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html)>.

<sup>4</sup> Cf. [www.cetesb.sp.gov.br](http://www.cetesb.sp.gov.br).

<sup>5</sup> À guisa de exemplo, um recente relatório que causou grande polêmica em todo o mundo, feito pelo Painel Intergovernamental sobre Mudança Climática e que reúne centenas de especialistas de vários países, alerta que até 2100 a temperatura global se elevará em média de 1,1° C a 6,4° C, o que implicará um enorme aumento das catástrofes climáticas, de furacões, enchentes, ondas de calor e de frio, falta de água, perda de safras, etc. Com isso, é apresentada a previsão de que até 2050 tais mazelas produzirão mais de 1 bilhão de refugiados no mundo, e até 2080, 3,2 bilhões de pessoas padecerão com a escassez de água potável (Cf. [www.ipcc.ch](http://www.ipcc.ch)).

Desse modo, apesar de seus impactos ambientais, de seu caráter genocida, das diversas formas de violência que exerce sobre os produtores, usuários e não-usuários dos veículos, a indústria automobilística segue incólume seu reinado, posto que está em consonância com a racionalidade destrutiva própria da formação social que lhe atribui papel central.

Logo, não é de surpreender que em 2006 mais de 69 milhões de veículos foram produzidos no mundo.<sup>6</sup> Além disso, a frota mundial, em 1996, era superior a 670 milhões de veículos, ao passo que, em 2005, esteve próxima de 900 milhões. No Brasil, em 1990, o faturamento líquido da indústria de autoveículos era de mais de 15,3 bilhões de dólares.<sup>7</sup> Nesse mesmo ano, a indústria automobilística participava com 8,8% do PIB nacional. Já em 2006, o faturamento da indústria de autoveículos subiu para mais de 37,3 bilhões de dólares, e sua participação no PIB era de 14,5%.

A frota de veículos estimada em 2006 era de mais de 20 milhões, dos quais mais de 30% encontram-se no Estado de São Paulo.<sup>8</sup> A produção anual de veículos em 1990 foi de 663.084; já em 2006, este número subiu para 2.092.003. Em 1990, a indústria de autoveículos era responsável por 117.396 empregos, número que caiu para 93.243 em 2006. Por fim, a proporção de habitantes por veículo é espantosa: em 1996, ela era de 9,4, ao passo que, nos EUA, era de 1,3; em 2006 essa proporção era de 8,0, e nos EUA, de 1,3.

Esses números são ainda mais expressivos se se considera que a indústria automobilística consolidou-se tardiamente no Brasil.<sup>9</sup> E aqui, diga-se de passagem, foram particularmente determinantes as dimensões políticas desse processo, ou melhor, as escolhas políticas que potencializaram a rápida hegemonia assumida pelos veículos automotores. De maneira bastante abrupta, investiu-se pesado na construção de rodovias e na atração das indústrias automobilísticas, não obstante o fato de que, face às características naturais do país, o transporte de cargas por meios marítimo e hidroviário – e mesmo ferroviário – seria menos dispendioso e danoso ao meio ambiente. Porém, a esta altura não podemos nos espantar com o fato de 60,5% das cargas, segundo informações do Ministério dos Transportes, terem sido em 2006 transportadas pelo sistema rodoviário; 20,9%, pelo sistema ferroviário; 13,9%, pelo sistema aquaviário; 4,5%, pelo dutoviário; e 0,3%, pelo aéreo.<sup>10</sup>

O desenvolvimento tecnológico capitalista, totalmente subordinado à valorização do valor, atua no sentido de apagar aquilo que é qualitativo em todas as esferas da vida social. Ele serve prioritariamente à exploração, ao aviltamento e ao embrutecimento dos indivíduos; destrói o ambiente, mata e mutila milhões e condena bilhões à fome e a todo o tipo de penúria material. Produz incontáveis guerras, inúmeras formas de segregação.

Entretanto, isso não impede de perceber que este mesmo desenvolvimento também introduz possibilidades técnicas e materiais para a multiplicação das necessidades humanas e dos meios de satisfação destas, bem como condições para uma radical eliminação do trabalho, que contribuiria para que os homens saíssem do jugo fetichista das coisas, mas também do reino da necessidade,

---

<sup>6</sup> Cf. World Motor Vehicle Production by Country 2005-2006 (Internacional Organization of Motor Vehicle Manufacturers). Disponível em: <[http://www.oica.net/htdocs/statistics/tableaux2006/worldprod\\_country-2.pdf](http://www.oica.net/htdocs/statistics/tableaux2006/worldprod_country-2.pdf)>.

<sup>7</sup> Salvo menção em contrário, os próximos dados foram extraídos do Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira (2007), produzido pela Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) e disponibilizado no site: <<http://www.anfavea.com.br/anuario.html>>.

<sup>8</sup> Segundo a SPTRANS, a frota de automóveis no município de São Paulo, em dezembro de 2007, era de 5.962.512. Cf. [www.sptrans.com.br](http://www.sptrans.com.br).

<sup>9</sup> Foi em meados do século passado que a indústria automobilística ganhou força no Brasil. Durante o governo Vargas, a Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil (Cexim) emitiu, em 19 de agosto de 1952, o Aviso 288, que proibia a importação de 104 grupos de componentes automotivos já produzidos no Brasil. Com o Aviso 311, emitido em 28 de abril de 1953 pela Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (Cacex), foram proibidas as importações de veículos montados a partir de 1º de julho de 1953. Já no governo Juscelino Kubitschek, as Instruções 127 e 128 da Superintendência da Moeda e do Crédito (Sumoc) incentivavam as empresas a aumentar o nível de nacionalização mediante oferecimento de taxas de câmbio mais favoráveis para a importação de componentes. Além disso, logo após assumir a presidência, Juscelino Kubitschek criou o Grupo de Trabalho para a Indústria Automobilística e anunciou um plano automotivo supervisionado pelo Grupo Executivo para a Indústria Automotiva (GEIA).

<sup>10</sup> Cf. [www.gov.br](http://www.gov.br).

permitindo desenvolver coletivamente as forças e atividades espirituais e livres. Da mesma maneira, também são postas condições técnicas para o enriquecimento das experiências, para a comunicação não degradante e instrumental com as diversas partes do mundo, para o planejamento coletivo sobre as formas de reprodução da vida material.

A análise crítica da indústria automobilística nos conduz à crítica da formação social de que aquela faz parte, a qual não redonda na defesa de um retorno a uma época idílica nem na negação abstrata da técnica, tampouco numa crença de que a história marcha resoluta para um estágio superior. Ao contrário, essa crítica revela o profundo esvaziamento e a desmedida destrutividade da sociedade do capital e, com base nas fissuras e contradições dessa sociedade, procura apreender – teórica e praticamente – as possibilidades emancipatórias que ela ao mesmo tempo produz e nega. A crítica, de acordo com tais possibilidades, possibilita a construção de estruturas organizativas e estratégias para o combate à situação existente, tendo por ponto de partida o fato de que a efetivação daquelas potencialidades não se dará de maneira automática, mas dependerá de mediações históricas, de ações humanas conscientes.