

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA – JULIO DE MESQUITA FILHO
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS - FFC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS**

CARLOS AURELIO SOBRINHO

**A FALÁCIA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: UMA ANÁLISE A
PARTIR DA SOCIEDADE DE CONSUMO**

Marília
2016

CARLOS AURELIO SOBRINHO

**A FALÁCIA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: Uma análise a partir da
sociedade de consumo**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Estadual Paulista – Faculdade de Filosofia e Ciências – FFC, como requisito para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais – Linha de Pesquisa: Relações Internacionais e Desenvolvimento.

Orientação: Prof. Dr. Marcelo Fernandes de Oliveira

Marília
2016

Aurelio Sobrinho, Carlos.

A927f A falácia do desenvolvimento sustentável: uma análise a partir da sociedade de consumo / Carlos Aurelio Sobrinho. – Marília, 2016
196 f. ; 30 cm.

Orientador: Marcelo Fernandes de Oliveira.

Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista, 2016.

Bibliografia: f. 173-183

1. Desenvolvimento sustentável. 2. Meio ambiente. 3. Sociedade de consumo. 4. Indústria automobilística. I. Título.

CDD 301.31

CARLOS AURELIO SOBRINHO

**A FALÁCIA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: Uma análise a partir da
sociedade de consumo**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Estadual Paulista – Faculdade de Filosofia e Ciências – FFC, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais – Linha de Pesquisa: Relações Internacionais e Desenvolvimento

BANCA EXAMINADORA

Orientador: _____
Prof. Dr. Marcelo Fernandes de Oliveira
Universidade Estadual Paulista - FFC

2º Examinador: _____
Prof. Dr. Francisco Luiz Corsi
Universidade Estadual Paulista - FFC

3º Examinador: _____
Prof. Dra. Mirian Cláudia Lourenção Simonetti
Universidade Estadual Paulista – UNESP

4º Examinador: _____
Prof. Dr. Rodrigo Constante Martins
Universidade Federal de São Carlos – UFSCAR

5º Examinador: _____
Prof. Dr. Cristiano Luis Lenzi
Universidade de São Paulo - USP

Marília, 01 de novembro de 2016.

Dedico à Larissa Maria Felipe Sobrinho

Agradecimentos

À minha fiel companheira Larissa Maria Felipe Sobrinho que sempre esteve ao meu lado nas adversidades e conquistas.

À minha família.

Aos amigos Lourenço Chacon e Mirian Lourenção Simonetti pelas contribuições intelectuais e apoio nos momentos difíceis.

Aos doutores Francisco Luiz Corsi, Rosangela de Lima Vieira, pelas fecundas orientações no Exame de Qualificação.

Aos doutores Rodrigo Constante Martins e Cristiano Luis Lenzi, por terem aceito prontamente participar da banca de defesa, conjuntamente com os professores Francisco Luiz Corsi e Rosangela de Lima Vieira.

Aos professores Mirian Lourenção Simonetti, José Gilberto de Souza e Juliano Costa Gonçalves por terem aceitado participar da banca como membros suplentes.

Ao orientador doutor Marcelo de Oliveira Fernandes.

A todos os docentes e funcionários da Unesp/Marília que de algum modo contribuíram para minha formação intelectual.

Trate a Natureza de forma agressiva, com ganância, violência e incompreensão: a Natureza ferida virar-se-á contra você e destruí-lo-á. (...). Se, presunçosamente, imaginamos que podemos “conquistar” a Natureza, continuemos então a viver em nosso planeta como um enxame de parasitas destrutivos e condenaremos a nós e aos nossos filhos à desolação, a uma profunda miséria e ao desespero, que encontram expressão nos delírios de violência coletiva.

Aldous Huxley, 1948

RESUMO

O princípio da sustentabilidade ambiental emergido nos anos 80 do século passado, especialmente após a publicação do Relatório Nosso Futuro Comum (ou *Relatório Brundtland*) – elaborado pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), órgão vinculado à Organização das Nações Unidas (ONU) –, é o grande mote dos discursos empresariais e governamentais da atualidade. Nesse sentido, nossa pesquisa buscou demonstrar como no sistema capitalista de produção industrial e de consumo em massa, a proteção dos recursos naturais é deixada para trás quando o crescimento econômico se faz necessário. Sendo assim, nos propomos a verificar nossa tese de que o conceito de desenvolvimento sustentável (DS) é uma falácia. Partindo da definição do conceito de DS, que afirma ser aquele que satisfaz as necessidades humanas das gerações presentes sem comprometer as das gerações futuras, analisamos minuciosamente todo o texto do Relatório com o objetivo de entender como a ONU compreende a busca pela sustentabilidade ambiental. Em se tratando de satisfação de necessidades humanas, analisamos os elementos históricos e sociais que determinaram o surgimento da sociedade de consumo, tendo em vista que ela é um dos fatores determinantes para a atual degradação ambiental do planeta. Para constatar que o DS é uma falácia, analisamos também os documentos das duas principais conferências ambientais promovidas pela ONU (Rio 92 e Rio+20) para demonstrar os obstáculos que a sociedade de consumo coloca em seu caminho. Para sustentar nossa tese, utilizamos o exemplo da indústria automobilística no Brasil e a política econômica do governo federal entre 2009 e 2013 para contenção da crise econômica internacional que atingia o país – tal política proporcionou aumento do consumo, em especial de veículos automotores, indo na direção contrária do que propugna os documentos nacionais e internacionais de proteção ambiental dos quais o Brasil é signatário.

Palavras-chave: Desenvolvimento sustentável; Sustentabilidade ambiental; Sociedade de consumo; Indústria automobilística.

ABSTRACT

The principle of environmental sustainability emerged in the 80s of the last century, especially after the publication of the report Our Common Future (or Brundtland Report) - prepared by the World Commission on Environment and Development (WCED), an agency of the United Nations (UN) - it is the great theme of business and government speeches today. Therefore, our research sought to demonstrate how, in the capitalist system of industrial production and mass consumption, the protection of natural resources is left behind when economic growth is necessary. Thus, we propose to verify our thesis that the concept of sustainable development is a fallacy. Starting from the definition of sustainable development, which claims to be one that meets the human needs of present generations without compromising those of future generations, we thoroughly analyze the entire Report in order to realize how the UN understands the quest for environmental sustainability. In terms of satisfaction of human needs, we analyze the historical and social elements that determined the emergence of the consumer society, given that it is one of the determining factors for the current environmental degradation of the planet. To see that the sustainable development is a fallacy, we also analyze the documents of the two major environmental conferences organized by the United Nations (Rio 92 and Rio + 20) to demonstrate the obstacles that consumer society puts in its way. To support our thesis, we use the example of the automotive industry in Brazil and the economic policy of the federal government between 2009 and 2013 to contain the international economic crisis that hit the country – this policy led to an increase in consumption, especially of motor vehicles, going in the opposite direction than advocates national and international environmental protection documents of which Brazil is a signatory.

Keywords: Sustainable development; Environmental sustainability; Consumer society; Automobile industry.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

- Figura 1 – Quadro 1 Relatório Brundtland x Objetivos do desenvolvimento sustentável... p. 52
- Figura 2 – Quadro 2 Dinâmica da mercadoria p. 92
- Figura 3 – Quadro 3 Geração de mais-valia p. 96
- Figura 4 – Quadro 4 Elementos estruturais constitutivos da sociedade de consumo..... p. 134

LISTA DE TABELAS

| | |
|---|--------|
| Tabela 1 – Números gerais da indústria automobilística brasileira | p. 157 |
| Tabela 2 – Emplacamentos de veículos no Brasil (2003 – 2015) | p. 164 |
| Tabela 3 – Frota nacional de veículos X Idade média da frota | p. 164 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|---------|---|
| ABRELPE | Associação Brasileira de Empresas de Limpeza Pública e Resíduos Especiais |
| AGAPAN | Associação Gaúcha de Proteção ao Ambiente Natural |
| CET | Companhia de Engenharia de Tráfego |
| CETESB | Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental |
| CNUMAD | Conferência Mundial Sobre Meio ambiente e Desenvolvimento |
| COP | Conferência das Partes |
| FAO | Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura |
| FMI | Fundo Monetário Internacional |
| GEIA | Grupo de Estudos da Indústria Automobilística |
| IDH | Índice de Desenvolvimento Humano |
| ODS | Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável |
| OMS | Organização Mundial Saúde |
| ONG | Organização Não Governamental |
| ONU | Organização das Nações Unidas |
| PNUD | Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento |
| RMSP | Região Metropolitana de São Paulo |
| UNCTAD | Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento |
| UNEP | Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente |
| UNESCO | Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura |
| UNICEF | Fundo das Nações Unidas para a Infância |
| WRI | World Resources Institute |

SUMÁRIO

| | | |
|----------|--|-----------|
| | INTRODUÇÃO..... | 14 |
| 1 | O conceito de desenvolvimento sustentável no Relatório Brundtland: limites e equívocos..... | 24 |
| 1.2 | Brevíssimo panorama histórico: ou por que chegamos em 1984..... | 24 |
| 1.3 | Compreendendo o Relatório..... | 27 |
| 1.3.1 | Preocupações Comuns – o futuro do planeta..... | 28 |
| 1.3.1.1 | <i>Preocupações comuns – elementos para se alcançar o desenvolvimento sustentável.....</i> | <i>31</i> |
| 1.3.1.2 | <i>Preocupações comuns – o papel da economia internacional.....</i> | <i>38</i> |
| 1.3.2 | Desafios Comuns..... | 40 |
| 1.3.2.1 | <i>Desafios Comuns – a questão da população e dos recursos humanos.....</i> | <i>40</i> |
| 1.3.2.2 | <i>Desafios Comuns – a questão da segurança alimentar.....</i> | <i>41</i> |
| 1.3.2.3 | <i>Desafios Comuns – a questão das espécies e dos ecossistemas.....</i> | <i>42</i> |
| 1.3.2.4 | <i>Desafios Comuns – a questão energética.....</i> | <i>44</i> |
| 1.3.2.5 | <i>Desafios Comuns – a questão da indústria.....</i> | <i>45</i> |
| 1.3.2.6 | <i>Desafios Comuns – a questão urbana.....</i> | <i>46</i> |
| 1.3.3 | Esforços Comuns..... | 47 |
| 1.3.3.1 | <i>Esforços Comuns – administração das áreas comuns.....</i> | <i>47</i> |
| 1.3.3.2 | <i>Esforços Comuns – paz, segurança, desenvolvimento e meio ambiente.....</i> | <i>48</i> |
| 1.3.3.3 | <i>Esforços Comuns – pela ação comum: propostas de mudança institucional e legal.....</i> | <i>50</i> |
| 1.4 | A pobreza como obstáculo ao desenvolvimento sustentável..... | 54 |
| 1.5 | A ideologia por trás do desenvolvimento sustentável..... | 61 |
| 1.5.1 | A natureza destrutiva do capitalismo..... | 67 |
| 2 | Sociedade de consumo..... | 73 |
| 2.1 | O consumo e a relação Homem-Natureza..... | 74 |
| 2.2 | Luxo: a antessala da sociedade de consumo..... | 75 |
| 2.3 | A formação da sociedade de consumo..... | 90 |
| 2.3.1 | Karl Marx (1818-1883)..... | 94 |
| 2.3.2 | Torstein Veblen (1857-1929)..... | 99 |

| | | |
|-------|---|-----|
| 2.3.3 | Jean Baudrillard (1929-2007)..... | 105 |
| 2.3.4 | Colin Campbell (1940)..... | 110 |
| 2.3.5 | Don Slater e a cultura do consumo (1954)..... | 114 |
| 2.3.6 | Gilles Lipovestky (1944)..... | 123 |
| 2.3.7 | Zygmunt Bauman (1925)..... | 126 |
| 2.4 | Análise sobre os autores..... | 131 |
| 3 | As Agendas ambientais e o caso brasileiro | 135 |
| 3.1 | A Agenda 21 e suas resoluções..... | 136 |
| 3.2 | A Carta da Terra..... | 142 |
| 3.3 | O Protocolo de Kyoto..... | 144 |
| 3.4 | Fazendo a tarefa de casa? A política ambiental e a Agenda 21 Brasileira..... | 145 |
| 4. | O exemplo da indústria automobilística no Brasil | 154 |
| 4.1 | Breve histórico e a importância econômica do setor automotivo nacional..... | 154 |
| 4.2 | A ideologia e a dependência social do automóvel..... | 158 |
| 4.3 | O consumo de carro no Brasil: soluções e problemas..... | 161 |
| | Considerações finais..... | 170 |
| | Referências..... | 173 |
| | ANEXO A – Comparativo entre Iphones..... | 184 |
| | ANEXO B – Comparativo entre linhas de metrô x tarifa em algumas capitais do mundo..... | 185 |
| | ANEXO C – Fabricação de automóveis no Brasil 1957/2010..... | 186 |
| | ANEXO D – Produção da indústria automobilística no Brasil 1957/1961 (até junho) | 187 |
| | ANEXO E – Propaganda Aero Willys..... | 188 |
| | ANEXO F – Propaganda DKW..... | 189 |
| | ANEXO G – Propaganda do Fusca..... | 190 |
| | ANEXO H – Propaganda DKW-VEMAG..... | 191 |
| | ANEXO I – Mobilidade no sistema viário central – MSVP 2014..... | 192 |
| | ANEXO J – Evolução do crédito livre direcionado por pessoa física e jurídica no Brasil (dez/2002 – dez/2010)..... | 193 |
| | ANEXO L – A embalagem da discórdia..... | 194 |
| | ANEXO M – Shopping Centers no Brasil – 2015..... | 195 |
| | ANEXO N – Medidas do governo brasileiro para conter a crise..... | 196 |

1 INTRODUÇÃO

O discurso sobre a preservação ambiental é novo, emergiu definitivamente nos anos 60 do século passado, ganhou força ao longo das décadas seguintes, adquiriu conceito próprio e, nas últimas décadas, mobilizou encontros nacionais e internacionais cujo objetivo foi o de compreender a seguinte realidade e seus fenômenos: como combinar desenvolvimento econômico e sustentabilidade dos recursos naturais em um sistema produtivo pautado na constante expansão dos lucros (objetivo final do capitalismo) e somado à constante ampliação do mercado consumidor (sendo esse o caminho para tal fim), considerando a biosfera limitada em seus recursos (o ponto de partida para o mesmo)?

No entanto, compreender um fenômeno, qualquer que seja sua natureza, requer cuidados, tendo em vista que ele, segundo Kosik (1995):

Indica a essência e, ao mesmo tempo, a esconde. A essência se manifesta no fenômeno, mas só de modo inadequado, parcial, ou apenas sob certos ângulos e aspectos. O fenômeno indica algo que não é ele mesmo e vive apenas graças ao seu contrário. A essência não se dá imediatamente; é mediada pelo fenômeno e, portanto, se manifesta em algo diferente daquilo que é. (KOSIK, 1995, p. 15)

O século XX viu brotar da relação antagônica entre desenvolvimento econômico e recursos naturais uma série de fenômenos danosos ao meio ambiente, que indica uma essência: a de que o sistema econômico vigente é perverso quando se trata de ampliar lucros.

O desenvolvimento sustentável, conceito que se propõe a explicar essa essência, também é fenômeno, pois como afirma Kosik, apenas “indica a essência e, ao mesmo tempo, a esconde” (idem).

Sendo apenas fenômeno, o discurso da sustentabilidade ambiental esconde o que está efetivamente por de trás dos danos à natureza: o caráter destrutivo do capitalismo.

Nesse sentido, desconstruir o conceito de desenvolvimento sustentável é fundamental para compreendermos o caráter falacioso de tal proposta, tentando compreender os elementos que o tornam assim.

Para muitos atores sociais, o desenvolvimento sustentável conseguiria organizar uma nova realidade, cuja relação desenvolvimento econômico e proteção ambiental fosse plenamente possível. Esse caráter ideológico do conceito esconde a essência. Criou-se uma falsa consciência no amplo conjunto da sociedade após os anos 80 do século passado, e ela não permite observar, de modo claro e distinto, o caráter destrutivo do capitalismo.

Sendo assim, nossa tese busca desconstruir o conceito o desenvolvimento sustentável, partindo do princípio de que ele é uma falácia, devido ao fato de que a combinação

desenvolvimento econômico e proteção dos recursos naturais no capitalismo é, nas atuais circunstâncias sócio-histórico-culturais, irrealizável. E é irrealizável por três motivos. Primeiro, porque, sem o lucro – motor do capitalismo –, o sistema se deteriora, e para que o lucro ocorra de modo expansivo, o crescimento econômico deve ser constante.

O segundo se liga ao primeiro: porque a geração de lucros está ligada à constante expansão da produção e do mercado consumidor. E o terceiro motivo se liga ao segundo, pois, para dar sustentação ao consumo, o sistema industrial em sua produção faz intensivo uso dos recursos naturais, o que o torna um modelo predatório.

A predação da natureza se dá por dois fatores: o primeiro é o da ideologia da infinitude dos recursos que pairou – e por vezes ainda paira – na consciência coletiva das sociedades humanas; o segundo é a velocidade do uso de tais recursos e suas consequências. A intensa extração de recursos naturais produz muitas vezes danos irreversíveis (extinção de espécies – fauna e flora; desertificação de solos; uso excessivo de água – como é o caso do agronegócio – ; poluição – atmosférica, aquática, do solo –, etc.). Há, portanto, um desequilíbrio entre a retirada dos recursos e a capacidade de reposição da própria biosfera.

Outro fator que nos leva a compreender o desenvolvimento sustentável como uma falácia é o de que ele se pauta no pressuposto de satisfação das necessidades humanas. O simples fato de as necessidades humanas serem infinitas já torna o conceito por si só contestável. Conjugação de satisfação das necessidades humanas (para além do que é considerado fundamental: alimento, vestuário e habitação) e equilíbrio dos recursos naturais, até o presente momento, não se mostrou realizável. E não se realiza porque a conta não fecha. E não fecha porque dada a constante ampliação do consumo – seja pelo aumento do número de consumidores, seja pelo volume de mercadorias consumido –, a capacidade de regeneração da biosfera fica em risco.

Compreendemos que o desenvolvimento da economia¹ é o pressuposto para o desenvolvimento das sociedades. Sem a melhoria das técnicas de produção e da geração de riqueza social, a evolução dos grupos humanos fica comprometida. Sobre isso, Chechin (2010) afirma:

O desenvolvimento, entretanto, não pode ser visto apenas pela ótica da economia. Seu estudo tem como tema central a criatividade cultural e a morfogênese social. Trata-se de um processo em que os homens interagem com o meio no empenho de efetivarem suas potencialidades: satisfazendo suas necessidades e renovando suas aspirações. (CECHIN, 2010, p. 175)

¹ O termo economia deriva do grego *oikós*, que significa casa; ou seja, a economia é o modo como ocorre o sustento material da casa. Sandroni (1996) afirma que economia é a administração material da casa, enquanto a economia política é a administração material da *pólis* (cidade-estado).

Nesse sentido, dos primitivos grupos às complexas sociedades contemporâneas a busca pelo aprimoramento (criatividade) de técnicas para minimizar o esforço humano na conquista da sobrevivência e do domínio da natureza foi constante. Domínio do fogo, domínio do ferro, surgimento da escrita, desenvolvimento da matemática, física, biologia, química – são exemplos da não-passividade humana perante seu mundo exterior. Da revolução neolítica – surgimento da agricultura – passando pela formação dos impérios antigos, pelas grandes navegações europeias, chegando nas revoluções industriais e suas consequências, podemos observar que, nesse longo período, os grupos humanos sempre necessitaram buscar o crescimento e o desenvolvimento de suas economias.

O conceito de desenvolvimento sustentável se insere nesse contexto de busca de melhorias do sistema produtivo capitalista. Integrar desenvolvimento econômico e equilíbrio ambiental – o que compreendemos não ser possível até o momento – se mostrou necessário, tendo em vista os riscos de colapso do próprio sistema. Nessa perspectiva, Cechin (2010, p. 176) afirma: “A legitimação da expressão desenvolvimento sustentável, na década de 1980, acabou negando a incompatibilidade inerente entre crescimento econômico contínuo e a conservação da natureza”.

No entanto, as discussões sobre a degradação ambiental surgiram no fim dos anos 60 do século passado, ganhando terreno nas décadas subsequentes.

Em 1972 foi publicado o trabalho do Clube de Roma² intitulado Limites do Crescimento. Nele a questão do crescimento econômico infinito das nações já estava posta, tendo em vista as incongruências produzidas pelo modelo adotado pelos países até aquele momento.

Em 1974, a Organização das Nações Unidas (ONU), pela primeira vez, se debruçou sobre a temática ambiental. Nesse evento, ocorrido em Estocolmo, na Suécia, o debate sobre o equilíbrio entre recursos naturais e crescimento econômico foi colocado oficialmente para as nações desenvolvidas e subdesenvolvidas.

Em 1983 foi criada a Comissão Mundial para o Desenvolvimento e Meio Ambiente (CNUMAD), órgão ligado à ONU, cuja tarefa era a de criar “uma agenda global para a mudança” (CNUMAD, 1991, p. XI), com o objetivo de:

² O Clube de Roma foi uma organização criada a partir da reunião de cientistas, educadores, economistas, industriais e funcionários públicos de nível nacional e internacional em 1968, que tinha como objetivo “examinar o complexo de problemas que afligem os povos de todas as nações: pobreza em meio à abundância; deterioração do meio ambiente; perda de confiança nas instituições; expansão urbana descontrolada; insegurança de emprego; alienação da juventude; rejeição de valores tradicionais; inflação e outros transtornos econômicos e monetários” (MEADOWS, 1972, p. 11).

Propor estratégias de longo prazo para obter um desenvolvimento sustentável por volta do ano 2000 e daí em diante;

Recomendar maneiras para que a preocupação com o meio ambiente se traduza em maior cooperação entre os países em desenvolvimento e entre os países em estágios diferentes de desenvolvimento econômico e social e leve à consecução de objetivos comuns e interligados que considerem as inter-relações de pessoas, recursos, meio ambiente e desenvolvimento;

Considerar meios e maneiras pelos quais a comunidade internacional possa lidar mais eficientemente com as preocupações de cunho ambiental;

Ajudar a definir noções comuns relativas a questões ambientais de longo prazo e os esforços necessários para tratar com êxito os problemas da proteção e da melhoria do meio ambiente, uma agenda de longo prazo a ser posta em prática nos próximos decênios, e os objetivos a que aspira a comunidade internacional (idem).

Durante quatro anos foram realizados os trabalhos da Comissão e, em 1987, ocorreu a publicação do Relatório “Nosso Futuro Comum” – também conhecido como Relatório Brundtland –, cujo conceito central é o de desenvolvimento sustentável. Esse é definido como o desenvolvimento que satisfaz as necessidades das gerações atuais, permitindo que as gerações futuras também possam ter as suas necessidades satisfeitas.

Entendemos que a Comissão, por ser um órgão ligada às Nações Unidas e esta sendo uma organização multinacional, comandada essencialmente pelos países ricos, cometeu sérios equívocos ao analisar a relação entre desenvolvimento econômico e equilíbrio ambiental, tendo em vista que esse modelo de desenvolvimento, em nosso entendimento, é, por assim dizer, uma forma de “esverdear”³ o sistema produtivo industrial.

O primeiro equívoco (veremos no capítulo 1) é o de não ter apresentado, ao final do relatório, caminhos de como se chegar à sustentabilidade ambiental. Arnt (2010) diz:

O relatório *Nosso Futuro Comum*, da Comissão Brundtland, das Nações Unidas, propôs, em 1987, o *desenvolvimento sustentável* (...), mas não mostrou como alcançá-lo. Na verdade, as sociedades modernas levantaram limites às utopias de reinvenção ao consagrarem a segurança social e o acesso aos bens de consumo modernos como valores democráticos universais. As liberdades comprimem-se em um mundo disciplinado pela expansão demográfica e por recursos limitados e desigualmente distribuídos. (ARNT, 2010, p. 7)

Comprendemos que a comissão não deu os caminhos para se alcançar a sustentabilidade ambiental porque não há caminhos a serem seguidos. Qualquer projeto de sustentabilidade ambiental em escala mundial coloca o capitalismo em xeque, pelo fato de a realização do capitalismo se fundamentar na acumulação de lucros e esse, como veremos, se dá pelo consumo social dos bens produzidos e, para isso se concretizar, a exploração dos recursos naturais é certa, e o próprio sistema econômico entraria em colapso. A comissão estaria recriando outro modelo produtivo que não o capitalismo.

³ O mercado tem se usado do termo “verde” para atribuir a seus produtos e marcas uma ideia de sustentabilidade no sentido de ecologicamente correto, de responsabilidade ambiental.

Um segundo equívoco é apresentar a pobreza como sendo o obstáculo para se alcançar o equilíbrio ambiental. Apesar de ter apontado em alguns momentos do relatório as consequências do alto consumo das sociedades desenvolvidas, ficou evidente que a Comissão (liderada por membros de países economicamente ricos) colocou o ônus da degradação ambiental nos países pobres, afirmando que, pela falta de condições econômicas dessas populações, pressionam os recursos naturais para suas sobrevivências, deixando de lado o fator desigual das relações entre países ricos e pobres, não mostrando a subordinação econômica dos segundos perante os primeiros.

Os problemas ambientais não são contos de fada e por isso não é inocência de nossa parte pensar que poderia haver um estudo mais equânime dos atores envolvidos na degradação ambiental. Se a ONU, em 1982, criou uma comissão para estudar a relação entre desenvolvimento econômico e equilíbrio ambiental, essa comissão deveria ser a mais transparente possível ao apontar quem são os responsáveis efetivos pela degradação dos recursos naturais. Do contrário, a ONU e sua comissão estará brincando seriamente com o futuro da humanidade em nome da sustentação de um modelo predatório.

Nesse sentido, entendemos haver um caráter ideológico por trás do conceito de desenvolvimento sustentável. A criação desse modelo de desenvolvimento foi uma tentativa de superação da crise econômica pela qual os países industriais passavam nos anos 80 do século passado. Se insere no desenvolvimento da ideologia neoliberal nascente naquele momento. Indicar a pobreza como obstáculo à sustentabilidade foi uma forma de dizer aos países de economia periférica que precisavam de auxílio dos países ricos, ou seja, era um discurso para obter a abertura da economia ao capital dos países desenvolvidos, resgatando assim a possibilidade de novo crescimento econômico das economias centrais.

Além desses equívocos, a comissão, ao propor a satisfação das necessidades humanas das gerações presentes e futuras, cometeu um terceiro equívoco ao não compreender que as necessidades humanas são infinitas e, portanto, tornando impraticável a sustentabilidade ambiental.

Satisfazer as necessidades humanas (básicas ou não) significa consumir, e é o fenômeno do consumismo que nos leva a compreender a inviabilidade do desenvolvimento sustentável.

A realização da mercadoria, obviamente, ocorre a partir de um triplo movimento, a saber: produção, circulação e consumo. Dos três movimentos, o que nos interessa – para a consecução deste nosso trabalho – é o do consumo, pois entendemos ser ele não o principal, mas elo de fechamento do circuito da realização da mercadoria, e é por meio dele que novas mercadorias são postas em produção e circulação. Dessa forma, a definição de desenvolvimento

sustentável torna-se frágil, tendo em vista que tal conceito traz em si uma ideia subjetiva que a torna impraticável: a de necessidades.

Vivendo numa sociedade de “hiperconsumidores” (Lipovetsky, 2007), as necessidades são constantemente criadas e recriadas. Até mesmo as consideradas indispensáveis à proteção da vida (alimento, vestuário e habitação) não são objetivas, tornando, assim, a ideia de satisfação irrealizável. Numa sociedade de consumidores, propor a saciedade das necessidades é algo vão, e, supondo ser possível que isso ocorra, coloca em xeque o próprio desenvolvimento do modelo econômico em vigor.

Esse modelo de sociedade fundamenta-se numa ideologia que o mantém: a do conforto. Sobre esta, Penna (1999) afirma ser o fundamento da reprodução incessante de necessidades em nossa sociedade. Para ele, a ideologia do conforto foi desenvolvida a partir de uma crescente oferta de bens materiais e “produz uma pernicioso competição pelo acúmulo de riqueza entre os habitantes das sociedades industriais, competição esta que apresenta características de neurose” (p. 38). Assim, o que ocorre, segundo o mesmo autor, é o culto às necessidades.

Dessa forma, a ideia de satisfação das necessidades vincula-se fortemente à esfera do consumo. Logo, priorizamos o consumo em nossa pesquisa⁴ por compreender que, sendo ele o momento final da existência da mercadoria, é o que atrai o olhar, o interesse, o desejo do consumidor. É por meio do consumo – e não da produção e da circulação – que ocorre a “satisfação das necessidades humanas”.

O fenômeno do consumismo é fruto do desenvolvimento técnico-científico ocorrido durante o século XX e XXI, contudo suas raízes (veremos no capítulo 2) estão fincadas nos séculos que os precederam. Em suas características modernas, o consumo ganhou contornos sociais jamais vistos na história do desenvolvimento humano, tornando-o, assim, o imperativo da sociedade e da cultura contemporâneas.

A cultura/sociedade de consumo é um fenômeno eminentemente ligado à estrutura do estilo de desenvolvimento e progresso na qual nossa sociedade contemporânea está inserida. No preâmbulo do Tratado Sobre Consumo e Estilo de Vida⁵, afirma-se:

Os mais sérios problemas globais de desenvolvimento e meio ambiente que o mundo enfrenta decorrem de uma ordem econômica mundial caracterizada pela produção e consumo sempre crescentes, o que esgota e contamina nossos recursos naturais, além de criar e perpetuar desigualdades gritantes entre as nações, bem como dentro delas. Não mais poderemos tolerar tal situação, que nos levou além dos limites da capacidade de sustento da Terra, e na qual vinte por cento das pessoas consomem oitenta por

⁴ Não nos aprofundaremos na esfera da produção e da circulação das mercadorias.

⁵ Fórum de ONGs realizado durante a Conferência Mundial Sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD) – também conhecida como Rio-92. O Anexo B do tratado das ONGs traz o Tratado sobre consumo e estilo de vida. Fonte: Tratado sobre consumo e estilo de vida (2014)

cento dos recursos mundiais. Devemos atuar para equilibrar a sustentabilidade ecológica equitativamente, entre os países e dentro dos mesmos. Será necessário desenvolver novos valores culturais e éticos, transformar estruturas econômicas e reorientar nossos estilos de vida. (TRATADO SOBRE CONSUMO E ESTILO DE VIDA, 2014)

Para Don Slater (2002), a noção de “cultura do consumo” implica que, no mundo moderno, as práticas sociais, os valores culturais, as ideias, as aspirações e as identidades básicos são definidos e orientados em relação ao consumo, e não a outras dimensões sociais como o trabalho, a cidadania, a cosmologia religiosa ou o desempenho militar.

Aponta o autor:

a cultura do consumo costuma ser identificada com a ideia de consumo de massa porque exemplifica a generalização do consumo de mercadorias a toda a população. No entanto, o consumo de massa é somente uma das manifestações de um princípio mais fundamental: a ideia de fabricar grandes quantidades de mercadorias para vender a um público genérico, em vez de fabricá-las para si, para um domicílio ou para a comunidade local, ou com base em uma encomenda pessoal (SLATER, 2002, p. 34).

O caráter da produção de mercadorias na sociedade de consumo – fundada na cultura do consumo – é de base universal e impessoal. A produção em larga escala e em série, nesse sentido, acaba com a pessoalidade do consumidor. A sociedade industrial criou novas formas de relacionamento entre a mercadoria e o consumidor. Aniquilou-se a ideia do período das Corporações de Ofício medievais, nas quais os objetos eram feitos sob medida e sem padronização. A necessidade da reprodução material do sistema industrial tornou os indivíduos uma coisa só. Na sociedade de consumo, as pessoas têm os mesmos gostos, os mesmos paladares, os mesmos olfatos, a mesma sensibilidade visual. Hoje sentimos necessidades dentro de um rol de necessidades já estabelecidas pela sociedade industrial.

A criação de necessidades nos consumidores – criadas universalmente e de modo irrestrito – faz com que elas sejam insaciáveis, o que, nas palavras de Slater (2002, p. 36),

revela uma patologia social ou moral (pecado, corrupção, decadência) ou um indicador muito particular de status das elites sociais (o excesso de exibição competitiva). Na cultura do consumo, única e exclusivamente, a necessidade ilimitada é comumente considerada não apenas normal para seus membros, mas essencial para a ordem e o progresso socioeconômico. A ideia de necessidade insaciável está intimamente ligada às noções de modernização cultural: a grande produtividade da indústria moderna é considerada por muitos uma reação e um incentivo à capacidade dos desejos das pessoas se tornarem cada vez mais sofisticados, refinados, imaginativos e pessoais, assim como a aspiração de ascender social e economicamente.

Dessa forma, ainda segundo o autor,

a necessidade moderna é insaciável porque deixou de ser limitada pela natureza ou pela ordem social tradicional, pois enquanto a cultura pode subordinar a necessidade a valores mais elevados, a cultura do consumo sonha com um número crescente de

necessidades e escraviza as pessoas num círculo vicioso de necessidade incessante que alimenta uma insatisfação perpétua (SLATER, 2002, p. 80).

Partindo desse pressuposto, entendemos que pensar a ideia de necessidades básicas na sociedade de consumo implica levar em consideração dois aspectos. O primeiro é o de que os seres humanos têm necessidades básicas, mas elas assumem formas culturais diferentes em sociedades diferentes. O outro é o de que o consumo é influenciado pela cultura: por exemplo, os indivíduos normalmente agem no sentido de satisfazer seus próprios desejos privados, mas às vezes são pressionados em outras direções por forças culturais. A civilização industrial, por meio do seu aparato tecnoburocrático, criou estilos de vida jamais vistos na história da humanidade. A sociedade de consumo, podemos dizer, está inserida nesse contexto.

Também é elemento característico da sociedade de consumidores que dilapida a ideia de necessidades o princípio do descartável. Mézaros (2002), em sua obra *Para além do Capital*, estabelece também a ideia de uma sociedade do desperdício. O autor aponta para o conceito de taxa de utilização decrescente no capitalismo. Nesse sistema, durante um século e meio, a tecnologia, por meio da ideia de progresso, fez com que a vida útil dos materiais fosse se tornando cada vez mais baixa. Isso acabou gerando aquilo que ele chama de sociedade do desperdício. Afirmar Mézáros (2002):

A taxa de utilização decrescente está, em certo sentido, diretamente implícita nos avanços realizados pela própria produtividade. Ela se manifesta, em primeiro lugar, na proporção variável e segundo a qual uma sociedade tem que alocar quantidades determinadas de seu tempo disponível total para a produção de bens de consumo rápido (por exemplo, produtos alimentícios), em contraponto aos que continuam utilizáveis (isto é, reutilizáveis) por um período de tempo maior: uma proporção que obviamente tende a se alterar a favor dos últimos (MÉSZÁROS, 2002, p. 639-640).

Assim, o autor adverte que é extremamente problemático afirmar que:

Ultrapassando certo ponto na história do “capitalismo avançado”, este processo seja completamente revertido da mais intrigante forma: em que a sociedade dos descartáveis encontre equilíbrio entre produção e consumo, necessário para a sua contínua reprodução, somente se ela puder “consumir” artificialmente e em grande velocidade (isto é, descartar prematuramente) imensas quantidades de mercadorias que anteriormente pertenciam à categoria de bens relativamente duráveis. Desse modo, a sociedade se mantém como um sistema produtivo manipulando até mesmo a aquisição dos chamados “bens de consumo duráveis” que necessariamente são lançados no lixo, muito antes de esgotada sua vida útil (MÉSZÁROS, 2002, p. 640, grifo nosso).

Essa análise de Mézáros sobre a sociedade do descartável está inserida na discussão que Marx elaborou sobre o valor de uso e de troca das mercadorias. Não é a aniquilação das características funcionais do objeto que o torna descartável, mas sua incapacidade de reprojetar o consumidor no circuito das relações sociais.

Além da obsolescência simbólica (perda do valor de troca da mercadoria), sem dúvida que na cultura e sociedade de consumo o fator da obsolescência técnica (material) também é fundamental para se compreender o descarte prematuro da mercadoria. A obsolescência técnica e simbólica, portanto, é fator determinante na criação de novos objetos, o que impulsiona a ideia de moda e do novo de G. Simmel (2008) que também está contemplada na abordagem de Mézáros. Novo e moda são fundamentos do sistema produtivo.

Diante do exposto, para sustentar nossa tese fizemos o seguinte percurso. No primeiro capítulo, elaboramos uma análise minuciosa do conceito de desenvolvimento sustentável, apresentado no Relatório Brundtland, apontando suas limitações e equívocos no tocante à sua realização devido à própria estrutura econômica em que se insere a tipologia de desenvolvimento apresentada, bem como às questões ideológicas. Comparamos as promessas do Relatório de 1987 com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) de 2015, para mostrar que quase três décadas depois a ideia de sustentabilidade ambiental ainda é um valor a ser atingido pelas nações.

No segundo capítulo, mostramos a diferença entre o consumo do luxo por alguns grupos sociais na história e o fenômeno contemporâneo do consumismo. Esse capítulo é fundamental em nossa tese para demonstrar que a sociedade de consumo é pressuposto para o desenvolvimento do sistema capitalista, pois por meio dele o lucro é atingido, porém suas consequências são danosas ao equilíbrio ambiental, o que torna a satisfação das gerações futuras uma mera utopia.

No terceiro capítulo, fizemos um levantamento dos principais documentos e acordos dos quais o Brasil é signatário – Agenda 21 Global, Carta da Terra, Protocolo de Quioto, Agenda 21 Brasileira e O Futuro que Queremos (Conferência do Rio 2012) – para demonstrar o descompasso entre o discurso ambiental do governo brasileiro e sua relação com as políticas econômicas. Nesses documentos observamos apenas as questões do consumo e das cidades, pois são eles que efetivamente puderam sustentar a nossa tese de que, na sociedade industrial, o desenvolvimento sustentável não é possível, tendo em vista o descompasso entre os interesses econômicos e os ambientais. Em todos eles os atuais padrões de consumo e o desordenamento das cidades aparecem como sendo valores a serem conquistados.

Para demonstrar esse descompasso, no quarto capítulo tomamos o caso da indústria automobilística brasileira para sustentarmos que as práticas econômicas suplantam o discurso da sustentabilidade. O consumo de veículos foi tomado como exemplo pois entendemos que, sendo ele supérfluo e por ele ter sofrido significativa expansão durante um determinado período, ocasiona sérios problemas para as cidades, desconsiderando, assim, os pressupostos de

consumo e cidades sustentáveis trazidos pelos documentos e acordos de que o Brasil é signatário. Levando em consideração que nosso país foi inserido, a partir dos anos 90 do século passado, na chamada sociedade de consumo e que, a partir do ano de 2008, a economia mundial passava por uma séria crise econômica, três fatores foram determinantes para que o Brasil não fosse atingido frontalmente por ela em um primeiro momento. O primeiro foi a melhoria na distribuição de renda da população brasileira, o segundo foi a ampliação de linhas de crédito pelos bancos públicos e privados e o terceiro foi o decreto assinado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva reduzindo ou isentando de impostos o setor automobilístico, com o objetivo de barrar os efeitos de tal crise. Como veremos, esse setor da cadeia produtiva é um dos maiores geradores de empregos, demonstrando assim que, se por um lado a política econômica empreendida neste quinquênio seguramente evitou o fechamento de milhares de postos de empregos, por outro ela se opôs radicalmente às políticas ambientais do próprio governo, ignorando severamente a ideia de sustentabilidade ambiental.

1 O CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NO RELATÓRIO BRUNDTLAND: LIMITES E EQUÍVOCOS

O objetivo deste capítulo é o de apresentar de modo sintético, na primeira parte, o corpo do Relatório Brundtland (“As Preocupações”, “Desafios” e “Esforços comuns”) para demonstrar: a) como o desenvolvimento sustentável foi concebido pela Comissão Brundtland; b) quais as estratégias estabelecidas para concretizá-lo e c) os equívocos por parte dela, ao não considerar o consumismo dos países industrializados como sendo um dos obstáculos à sustentabilidade.

A fim de evitar incorrerem em anacronismos, ao discorrermos sobre o fato de o desenvolvimento sustentável não ter sido alcançado ao longo das últimas três décadas fomos apresentando as novas metas propostas em 2015 pelos líderes mundiais para se alcançar, nos próximos 15 anos, a sustentabilidade ambiental. Ainda que tais metas tenham o objetivo de alcançar efetivamente o que se definiu como desenvolvimento sustentável, mostraremos que estas também se mostram inatingíveis.

Na segunda parte, ao discutirmos a questão da pobreza – a qual, segundo o Relatório é um dos fatores responsáveis pela degradação ambiental –, demonstramos os equívocos da Comissão ao não apontar a busca da riqueza pelas nações desenvolvidas como sendo o fator central das desregulações ambientais.

Na terceira parte, traçamos um panorama histórico do desenvolvimento econômico no século XX para demonstrarmos que o objetivo da Comissão Brundtland, ao estabelecer um novo paradigma de desenvolvimento econômico, era a reformulação do velho modelo.

1.2. Brevíssimo panorama histórico: ou por que chegamos em 1984

No século XX, emergiram e potencializaram problemas relacionados ao meio ambiente jamais observados e relatados anteriormente pela sociedade humana. Aquecimento global da atmosfera, desertificação, desmatamento de florestas, desastres nucleares, chuva ácida, alteração nos regimes hídricos etc. Esses danos são produzidos por ações antrópicas, ou seja, pela forma como o sistema industrial planeja e organiza a produção, a distribuição e o consumo das mercadorias, bem como pelo estilo de vida de boa parte dos habitantes do planeta, como declara Hobsbawm:

Contudo, não há como negar que o impacto das atividades humanas sobre a natureza, sobretudo as urbanas e industriais, mas também, como se acabou compreendendo, as agrícolas, aumentou acentuadamente a partir de meados do século. Isto se deveu em grande parte ao enorme aumento no uso de combustíveis fósseis (carvão, petróleo, gás natural etc.), cujo possível esgotamento vinha preocupando os que pensavam no futuro desde meados do século XIX. (HOBSBAWM, 2001, p. 258)

Combinado aos danos causados a longo prazo pelo modelo de desenvolvimento econômico, verificou-se também a ocorrência de vários desastres ambientais imediatos, relacionados à negligência dos atores envolvidos. Entre eles podemos citar: o derramamento de petróleo nos oceanos (como o do navio Exxon Valdez⁶ em 1989), lançamento de poluentes nos rios e mares (como o de Minamata⁷, em 1956, e na Amazônia nos anos 1970 e 1980⁸), vazamento e lançamento de gases tóxicos na atmosfera (como em Bophal na Índia, em 1984, e em Cubatão nos anos 1970 e 1980⁹), vazamentos radioativos (Chernobyl na Ucrânia, em 1986¹⁰ e Goiânia, 1987¹¹), e mais recentemente o rompimento da barragem da mineradora Samarco em Mariana¹² em Minas Gerais, em novembro de 2015, o qual provocou o derramamento de cerca de 50 milhões de metros cúbicos de lama, atingindo o leito do rio Doce.

Esses eventos danosos ao meio ambiente – e, por decorrência, à espécie humana – vêm demonstrando que o modelo de desenvolvimento econômico atual coloca toda a sociedade em rota de colisão consigo mesma.

Por essa razão, em 1972, a Organização das Nações Unidas (ONU) promoveu um encontro de líderes mundiais em Estocolmo, na Suécia, cujo objetivo era debater os dilemas do desenvolvimento econômico, tendo em vista seus danos ao meio ambiente e, como consequência, à sociedade humana.

Também nesse ano, um grupo de pesquisadores (Clube de Roma) liderados por Dennis L. Meadows publicou um relatório intitulado Limites do Crescimento. Nesse trabalho, os

⁶ O DESASTRE... (2013)

⁷ Harada (1994) citado por Horikawa (1998/1999, p. 93) afirma que a “doença de Minamata é o envenenamento por metilmercúrio, contraído pelas pessoas que ingeriram pescado e frutos do mar contaminados por metilmercúrio descarregado como resíduo da Chisso, uma indústria química de acetaldeído”.

⁸SOUZA; BATISTA; BERNSTEIN (2014)

⁹ BRASIL (2016)

¹⁰ TANJI (2015)

¹¹ CESIO 137... (2016)

¹²ROMPIMENTO... (2015)

autores apontavam desajustes causados pelo modelo de desenvolvimento econômico. As conclusões foram contundentes. Meadows (1972) afirmava:

1. Se as atuais tendências de crescimento da população mundial – industrialização, poluição, produção de alimentos e diminuição de recursos naturais – continuarem imutáveis, 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.
2. É possível modificar estas tendências de crescimento e formar uma condição de estabilidade ecológica e econômica que se possa manter até um futuro remoto. O estado de equilíbrio global poderá ser planejado de tal modo que as necessidades materiais básicas de cada pessoa na terra sejam satisfeitas, e que cada pessoa tenha igual oportunidade de realizar seu potencial humano individual.
3. Se a população do mundo decidir empenhar-se em obter este segundo resultado, em vez de lutar pelo primeiro, quanto mais cedo ela começar a trabalhar para alcançá-lo, maiores serão suas possibilidades de êxito (MEADOWS, 1972, p. 20).

Nesse sentido, Brüseke (1998) afirma:

Nem a publicação do Clube de Roma, nem a Conferência de Estocolmo caíram do céu. Elas foram consequências 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, que possibilitou a primeira grande discussão internacional culminando na Conferência de Estocolmo em 1972 (BRÜSEKE, 1998, p. 29/30).

Em 1973, Maurice Strong apresentou o conceito de ecodesenvolvimento como sendo um modo alternativo de desenvolvimento. A tese é a de que o desenvolvimento econômico é possível desde que determinados parâmetros sejam seguidos pelas sociedades humanas. Ignacy Sachs formulou os princípios que permitiriam o ecodesenvolvimento ser alcançado, a saber: a) satisfação das necessidades básicas; b) solidariedade entre as gerações; c) participação da população; d) preservação dos recursos naturais; e) sistema garantidor de emprego, segurança social e respeito cultural e f) programas de educação.

A Declaração de Cocoyok (1974), elaborada pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) e pelo Programa de Meio Ambiente das Nações Unidas (UNEP), trouxe à tona elementos necessários para a discussão sobre o modelo de desenvolvimento econômico e suas consequências tanto para o meio ambiente, quanto para a humanidade. Nela os problemas ambientais são apresentados como sendo resultantes de dois fatores: 1º) a pobreza dos continentes africano, asiático e latino americano provocam uma superexploração do meio ambiente, degradando-o, e 2º) os níveis de consumo dos países industrializados também provocam aumento de exploração dos recursos naturais.

Fez coro às posições de Cocoyok o Relatório Dag-Hammarskjöld (1975). Elaborado por pesquisadores e políticos de 48 países, além do UNEP e mais treze organizações da ONU, o estudo também aponta para a questão da pobreza como sendo um dos elementos centrais para a degradação ambiental. Contudo, vai além, afirmando de modo contundente que a condição de

miséria dos continentes africano, asiático e latino americano foi produto da exploração dos países ricos sobre eles. Isso levou à marginalização de populações inteiras, forçando-as a ocupar terras menos propícias à agricultura provocando desmatamento de florestas inteiras (Bruseke, 1998).

Em outubro de 1984, a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD)¹³, órgão ligado à ONU, reuniu-se pela primeira vez para iniciar seus estudos acerca da questão ambiental e sua relação com o desenvolvimento econômico dos países.

Em abril de 1987 foi publicado o Relatório “Nosso Futuro Comum”, ou “Relatório Brundtland”. Dividido em três grandes partes – Preocupações, Desafios e Esforços Comuns – o estudo faz um levantamento realista sobre como a humanidade se comportava com relação aos recursos naturais e ao meio ambiente em geral; quais medidas deveriam ser tomadas pelos Estados nacionais; e quais deveriam ser tomadas pela Comunidade Internacional com vistas à proteção e melhoria das condições ambientais do planeta.

1.3 Compreendendo o Relatório

Para efeito de análise em nossa tese, apresentaremos aqui uma síntese para se compreender como a Comissão analisou a situação ambiental do planeta, construiu a ideia de desenvolvimento sustentável e apresentou as diversas estratégias para que nações e governos alcançassem tal modelo de desenvolvimento¹⁴.

Na primeira parte – as Preocupações Comuns –, a Comissão tomou como ponto de partida três fatores: 1) análise sobre o futuro do planeta; 2) a busca pelo desenvolvimento sustentável; 3) o papel da economia internacional.

Na segunda parte – Desafios Comuns–, foram apresentados seis elementos que eram compreendidos como determinantes para se alcançar o desenvolvimento sustentável. São eles: 1) população e recursos humanos; 2) segurança alimentar; 3) espécies e ecossistemas; 4) energia; 5) indústria; 6) o desafio urbano.

¹³ Esta Comissão, criada em 1983 a pedido do Secretário Geral da ONU, foi presidida por Gro Harlem Brundtland – ex-primeira Ministra da Noruega – e formada por mais vinte e dois membros representando os diversos continentes. São eles: Mansour Khalid (vice-presidente) (Sudão); Susanna Agnelli (Itália); Saleh A. Al-Athel (Arábia Saudita); Bernard Chidzero (Zimbábue); Lamine Mohammed Fadika (Costa do Marfim); Volker Hauff (República Federal da Alemanha); Istvan Lang (Hungria); MaShijun (República Popular da China); Margarita Marino de Botero (Colômbia); Nagendra Singh (Índia); Paulo Nogueira Neto (Brasil); Saburo Okita (Japão); Shridath S. Ramphal (Guiana); Willian D. Ruckelshaus (EUA); Mohamed Sahnoun (Argélia); Emil Salim (Indonésia); Bukar Shaib (Nigéria); Vladimir Sokolov (URSS); Janez Stanovnik (Iugoslávia); Maurice Strong (Canadá) e ex officio Jim MacNeill (Canadá).

¹⁴ Para um estudo aprofundado das partes constituintes do Relatório, ver SOBRINHO (2008).

Na última parte – Esforços Comuns –, o Relatório propõe três princípios elementares para se atingir o desenvolvimento sustentável: 1) a administração das áreas comuns; 2) paz, segurança, desenvolvimento e meio ambiente e 3) pela ação comum: propostas de mudança institucional e legal.

Decorridas quase três décadas, e realizadas três grandes conferências mundiais sobre meio ambiente e desenvolvimento (Rio 92 na cidade do Rio de Janeiro; Rio + 10 na cidade de Joanesburgo e Rio + 20 novamente na cidade do Rio de Janeiro) observa-se que as preocupações, os desafios e os esforços comuns da humanidade – em busca de um mundo mais justo e equilibrado ambientalmente –, ainda são existentes. Em 2015¹⁵ novamente líderes mundiais se reuniram na sede da ONU para estabelecer novos rumos em busca de um desenvolvimento viável no que tange à sociedade, à economia e ao meio ambiente. Para isso, estabeleceram os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Para demonstrarmos que a situação socioambiental do planeta ainda é precária, apresentaremos junto ao Relatório as 17 novas metas da ONU¹⁶ para se atingir o desenvolvimento sustentável dentro dos próximos 15 anos, deixando clara a ineficiência, política e econômica, dos governos nacionais e suas relações transnacionais nas últimas décadas, no que tange à preservação ambiental.

1.3.1 Preocupações Comuns – o futuro do planeta

O relatório apresentou quatro fatores que, se não fossem sanados, seriam obstáculos ao desenvolvimento sustentável. São eles: 1) a pobreza; 2) o crescimento econômico desigual; 3) a poluição; 4) as crises econômicas. Como veremos, esses fatores ainda estão presentes na atualidade.

Com relação à pobreza¹⁷, o relatório apresentava a seguinte situação mundial:

Há hoje no mundo um número maior de pessoas famintas do que jamais houve na história da humanidade, e este número está aumentando. Em 1980, havia 340 milhões de pessoas, em 87 países em desenvolvimento, que não ingeriam o número de calorias suficientes e por isso apresentavam deficiência de crescimento e graves problemas de saúde.

(...)

Dentro dos países, a pobreza foi exacerbada pela distribuição desigual da terra e de outros bens. O rápido crescimento populacional prejudicou a capacidade de melhorar

¹⁵ No site do Itamaraty, assim são apresentados os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável: “Foram concluídas em agosto de 2015 as negociações que culminaram na adoção, em setembro, dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), por ocasião da Cúpula das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável. Processo iniciado em 2013, seguindo mandato emanado da Conferência Rio+20, os ODS deverão orientar as políticas nacionais e as atividades de cooperação internacional nos próximos quinze anos, sucedendo e atualizando os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM)”.

¹⁶ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL (2015b)

¹⁷No tópico 2, faremos uma análise aprofundada do viés ideológico contido na questão da pobreza.

o padrão de vida. Esses fatores, aliados a uma necessidade cada vez maior de explorar comercialmente terras boas (muitas vezes para cultivar produtos de exportação), levaram muitos agricultores de subsistência a se transferirem para terras ruins, tirando-lhes assim qualquer esperança de participarem da vida econômica de seus países (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 31-32).

Dentre os ODS, o primeiro aponta para a necessidade de “acabar com a pobreza em todas as suas formas, em todos os lugares”, pois constatou-se que:

Globalmente, o número de pessoas vivendo em extrema pobreza diminuiu mais da metade; em 1990 eram 1,9 bilhão. Contudo, 836 milhões de pessoas ainda vivem na extrema pobreza: cerca de uma em cada cinco pessoas em regiões em desenvolvimento vive com menos de 1,25 dólar por dia.

O Sul da Ásia e a África Subsaariana são o lar da esmagadora maioria das pessoas vivendo em extrema pobreza.

Altos índices de pobreza são frequentemente encontrados em países pequenos, frágeis e afetados por conflitos.

Uma em cada quatro crianças abaixo dos cinco anos de idade no mundo possui altura inadequada para sua idade (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015b).

Comparando os dados de 1990 e 2015, observa-se que o número de miseráveis apresentou uma queda considerável. Atualmente a população é de 7 bilhões, sendo 836 milhões de famintos. Porém, ao comparar tais dados com os de 1980 – quando a população mundial era de 4,5 bilhões de habitantes e havia cerca de 340 milhões de famintos –, concluímos que há mais pessoas sem acesso à alimentação hoje que em 1980. Na mesma proporção, atualmente haveria no mundo, em números absolutos, 528 milhões de pessoas sem satisfazerem suas necessidades alimentares.

Reduzir ao máximo a pobreza, concedendo o acesso seguro à alimentação para esse elevado contingente de vidas, não certifica que teremos um desenvolvimento sustentável; pois, como veremos no capítulo 2, uma vez atingidas as necessidades humanas básicas (como a alimentação, vestuário e habitação) e adquirido aumento de renda, há sempre a tendência social de assimilar novos padrões de consumo, provocando desequilíbrios ambientais cada vez maiores.

Sobre o crescimento econômico desigual nos diversos continentes, o Relatório apontava, em 1987, para a seguinte situação:

O impacto do crescimento e das rendas mais elevadas pode ser avaliado pela distribuição do consumo mundial de vários produtos que demandam muitos recursos naturais. Os países industrializados mais ricos usam a maior parte dos metais e dos combustíveis fósseis do mundo. Mesmo no tocante a produtos alimentícios, há diferenças acentuadas, sobretudo quanto a produtos mais recurso-intensivo (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 35).

A desigualdade apontada pelo documento – apesar de ter havido melhoras em alguns índices – também não foi sanada. Isso levou a ONU a ratificar o compromisso com tal meta ao afirmar no objetivo 10 dos ODS a seguinte necessidade: “Reduzir a desigualdade dentro dos países e entre eles”, pois:

Em média – e levando em consideração o tamanho das populações – a desigualdade de renda aumentou em 11% em países em desenvolvimento entre 1990 e 2010. Uma maioria significativa de famílias – mais de 75% – estão vivendo em sociedades onde a renda é pior distribuída do que na década de 1990. Crianças que fazem parte da camada de 20% mais pobres da população têm três vezes mais chances de morrer antes de completar seus cinco anos do que crianças mais ricas. A proteção social foi significativamente ampliada globalmente. No entanto, pessoas com algum tipo de deficiência têm cinco vezes mais chances do que a média de ter despesas catastróficas com saúde. Apesar do declínio na mortalidade materna na maioria dos países desenvolvidos, mulheres na área rural são três vezes mais suscetíveis à morte no parto do que mulheres que vivem nos centros urbanos. (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015b)

Com relação ao terceiro fator – uso excessivo dos recursos naturais –, o Relatório apontava para a seguinte situação:

A cada ano, mais de 6 milhões de hectares se desgastam pela erosão e passam à condição de deserto. (...) São destruídos anualmente mais de 11 milhões de hectares de florestas tropicais, o que representará, em 30 anos, uma área quase igual à da Índia. (...) A destruição de florestas e de outras áreas agrestes causa a extinção de espécies vegetais e animais e reduz drasticamente a diversidade genética dos ecossistemas do mundo (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 37-38).

Verificamos que esse problema também não foi solucionado, como demonstra o 15º ODS, que diz: “Proteger, recuperar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, deter e reverter a degradação da terra e deter a perda de biodiversidade”. A situação ainda é precária tendo em vista que:

Treze milhões de hectares de florestas estão sendo perdidos a cada ano. Cerca de 1,6 bilhão de pessoas dependem das florestas para sua subsistência. Isso inclui 70 milhões de indígenas. Florestas são o lar de mais de 80% de todas as espécies de animais, plantas e insetos terrestres. 2,6 bilhões de pessoas dependem diretamente da agricultura, mas 52% da terra usada para agricultura é afetada moderada ou severamente pela degradação do solo. Anualmente, devido à seca e desertificação, 12 milhões de hectares são perdidos (23 hectares por minuto), espaço em que 20 milhões de toneladas de grãos poderiam ter crescido. Das 8.300 raças de animais conhecidas, 8% estão extintas e 22% estão sob risco de extinção. 80% das pessoas vivendo em área rural em países em desenvolvimento dependem da medicina tradicional das plantas para ter cuidados com a saúde básica. (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015b)

A falta de políticas efetivas por parte dos governos nacionais e transnacionais para se concretizar a sustentabilidade ambiental ainda coloca a sociedade humana em risco. Em 1987,

o Relatório já afirmava existir pouco tempo para a tomada de medidas com o intuito de frear os danos ambientais causados pelas ações humanas:

Resta pouco tempo para ações corretivas. Em alguns casos, já podemos estar prestes a transpor limites críticos. Os cientistas continuam buscando e discutindo causas e efeitos, mas em muitos casos já temos conhecimento suficiente para justificar a ação. Isso vale em nível local e regional no caso de ameaças como desertificação, desflorestamento, rejeitos tóxicos e acidificação; em nível global, vale para ameaças como alteração do clima, destruição do ozônio e extinção de espécies. Os riscos aumentam mais rapidamente que nossa capacidade de lidar com eles (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 38).

As consequências da crise econômica – quarto fator – dos anos 80 assim foi apresentada pelo Relatório:

O ímpeto menos acelerado de expansão econômica e a estagnação do comércio mundial na década de 80 desafiou a capacidade de todas as nações para reagirem e ajustarem-se. Os países em desenvolvimento que dependem da exportação de produtos primários foram especialmente atingidos pela queda dos preços desses produtos. Entre 1980 e 1984, esses países perderam cerca de US\$ 55 bilhões em suas exportações devido à queda dos preços de produtos primários, e o golpe foi sentido mais profundamente na América Latina e África.

(...)

O ônus mais pesado do ajuste econômico internacional recaiu sobre os povos mais pobres do mundo. Em consequência, o sofrimento humano aumentou muito, e houve exploração excessiva da terra e dos recursos naturais para garantir a sobrevivência a curto prazo (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 38).

A crise econômica de 2008 trouxe novamente à discussão a relação entre desenvolvimento econômico e proteção social. Segundo levantamento da ONU¹⁸, em 2014 havia cerca de 2,4 bilhões de pessoas que continuavam vivendo com menos de dois dólares por dia.

1.3.1.1 Preocupações comuns – elementos para se alcançar o desenvolvimento sustentável

Neste segundo tópico, a Comissão, além de apresentar o conceito de desenvolvimento sustentável, indicou possíveis estratégias para alcançá-lo. Segundo o relatório, o desenvolvimento sustentável “é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem as suas próprias necessidades” (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, p. 46).

Entendemos que a aplicação desse conceito seja inviável devido ao fato de ele se fundamentar na ideia de “atendimento de necessidades”¹⁹. Necessidade é um elemento

¹⁸ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL (2014b)

¹⁹Para discussão mais aprofundada sobre o conceito de necessidades, ver SOBRINHO (2008), capítulo 3.

intrinsecamente subjetivo do ser humano. O desenvolvimento do capitalismo industrial está umbilicalmente ligado à produção e ao consumo, o que torna a satisfação das necessidades algo contestável. O sistema econômico necessita, para se viabilizar, de uma constante elaboração de novas necessidades, tornando os indivíduos consumidores compulsivos²⁰.

Cechin (2010) afirma:

Todavia, enxergar o desenvolvimento apenas como um processo de satisfação de necessidades restringe muito a dimensão do problema. A questão do desenvolvimento sustentável está relacionada à possibilidade de que as gerações futuras continuem o processo de expansão das liberdades. De um lado, a base material que possibilita o desenvolvimento não pode ser depredada de maneira míope. De outro, a liberdade de as gerações futuras usufruírem um ar limpo ou uma bela paisagem pode não ter nenhuma relação com a satisfação de necessidades ou mesmo com o padrão de vida das sociedades.

Se o processo de expansão das liberdades humanas exige expansão da produção econômica, a expressão desenvolvimento sustentável é inerentemente contraditória, uma vez que a própria criação de valor econômico em nossa civilização provoca processos irreversíveis de degradação do mundo físico (CECHIN, 2010, p. 178).

Além dos problemas levantados por Cechin, o próprio relatório aponta as dificuldades para se viabilizar o desenvolvimento sustentável no tocante a satisfação de necessidades:

Padrões de vida que estejam além do mínimo necessário básico só são sustentáveis se os padrões gerais de consumo tiverem por objetivo alcançar o desenvolvimento sustentável a longo prazo. Mesmo assim, muitos de nós vivemos acima dos meios ecológicos do mundo, como demonstra, por exemplo, o uso da energia. As necessidades são determinadas social e culturalmente, e o desenvolvimento sustentável requer a promoção de valores que mantenham os padrões de consumo dentro do limite das possibilidades ecológicas a que todos podem, de modo razoável, aspirar (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 47).

Com relação à concretização da sustentabilidade, o relatório afirma que seu fundamento estaria na equidade e interesses comuns e no estabelecimento de imperativos estratégicos que são: 1) retomada do crescimento mundial; 2) alteração da qualidade do crescimento; 3) atendimento das necessidades essenciais como emprego, alimentação, energia, água e saneamento; 4) manutenção de um nível populacional sustentável; 5) conservação e a melhoria de recursos; 6) reorientação da tecnologia e a administração dos riscos e 7) inclusão do meio ambiente e da economia nos processos de tomadas de decisões.

Sobre a equidade e interesse comum – cooperação internacional entre os países com vistas aos interesses comuns –, além da proteção das florestas que consta no 15º objetivo (já citado anteriormente) que possibilita tal cooperação, o Relatório apontava para a seguinte situação:

²⁰Trataremos a questão do consumo no capítulo dois. No capítulo três, trataremos à discussão a questão do consumo via indústria automobilística no Brasil.

A imposição do interesse comum é muitas vezes prejudicada porque as áreas de jurisdição política não coincidem com as áreas de impacto. As políticas de uma jurisdição causam precipitação ácida em outra. As políticas pesqueiras de um Estado podem afetar a pesca em outro. Não existe uma autoridade supranacional que resolva tais questões, e só é possível fazer valer o interesse comum por meio da cooperação internacional.

(...)

Portanto, nossa dificuldade para promover o interesse comum no desenvolvimento sustentável provém com frequência do fato de não se ter buscado adequadamente a justiça econômica e social dentro das nações e entre elas (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 51-52).

Nota-se que a integração internacional também deixou de ser alvo das políticas supranacionais, tendo em vista que o 14º ODS aponta também para a necessidade de “conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável”, pois:

Os oceanos cobrem três-quartos da superfície da Terra, contém 97% da água do planeta e representam 99% da vida no planeta em termos de volume.

Mundialmente, o valor de mercado dos recursos marinhos e costeiros e das indústrias é de 3 trilhões de dólares por ano ou cerca de 5% do PIB (Produto Interno Bruto) global.

Mundialmente, os níveis de captura de peixes estão próximos da capacidade de produção dos oceanos, com 80 milhões de toneladas de peixes sendo pescados.

Oceanos contêm cerca de 200 mil espécies identificadas, mas os números na verdade devem ser de milhões.

Os oceanos absorvem cerca de 30% do dióxido de carbono produzido por humanos, amortecendo os impactos do aquecimento global.

Oceanos são a maior fonte de proteína do mundo, com mais de 3 bilhões de pessoas dependendo dos oceanos como fonte primária de alimentação.

Pesca marinha direta ou indiretamente emprega mais de 200 milhões de pessoas.

Subsídios para a pesca estão contribuindo para a rápida diminuição de várias espécies de peixes e estão impedindo esforços para salvar e restaurar a pesca mundial e empregos relacionados, causando redução de 50 bilhões de dólares em pesca nos oceanos por ano.

40% dos oceanos do mundo são altamente afetados pelas atividades humanas, incluindo poluição, diminuição de pesca e perda de habitats costeiros (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015b).

Com relação a tais propósitos, observamos o seu não cumprimento, tanto que novamente se estabeleceram novas diretrizes, por parte dos líderes mundiais, para se alcançar o desenvolvimento sustentável.

Sobre os imperativos estratégicos, com relação aos tópicos um e dois (respectivamente, retomada do crescimento mundial e alteração da qualidade do desenvolvimento), evidencia-se o fato de que a crise econômica surgida nos anos 70 do século passado, até aquele momento (1987), ainda não havia sido sanada. Afirma o Relatório:

Como já assinalamos, o desenvolvimento sustentável tem de lidar com o problema do grande número de pessoas que vivem na pobreza absoluta, ou seja, que não conseguem satisfazer sequer suas necessidades mais básicas. A pobreza reduz a capacidade das pessoas para usar os recursos de modo sustentável, levando-as a exercer maior pressão sobre o meio ambiente. A maioria dos pobres absolutos vive nos países em desenvolvimento; em muitos deles, essa pobreza foi agravada pela

estagnação econômica dos anos 80. Uma condição necessária, mas não suficiente, para a eliminação da pobreza absoluta é o aumento relativamente rápido das rendas *per capita* no Terceiro Mundo. Portanto, é essencial inverter as atuais tendências de estagnação ou declínio do crescimento (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 53).²¹

Se o modelo fordista/keynesiano de produção sofreu saturação²² nos anos 70 do século XX, levando a economia internacional à estagnação, o toyotismo/liberalismo também não conseguiu reverter a situação. Isso fica claro quando, no oitavo ODS, afirma-se a necessidade de “promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todos”, tendo em vista que:

O desemprego global aumentou de 170 milhões em 2007 para cerca de 202 milhões em 2012, dentre eles, aproximadamente 75 milhões são mulheres ou homens jovens. Aproximadamente 2,2 bilhões de pessoas vivem abaixo da linha da pobreza e a erradicação do problema só é possível por meio de empregos bem pagos e estáveis. 470 milhões de empregos são necessários mundialmente para a entrada de novas pessoas no mercado de trabalho entre 2016 e 2030. Pequenas e médias empresas que se comprometem com o processamento industrial e com as indústrias manufatureiras são as mais decisivas para os primeiros estágios da industrialização e são geralmente as maiores geradoras de emprego. São responsáveis por 90% dos negócios no mundo e contabilizam entre 50 a 60% dos empregos (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015b).

Sobre a estratégia três (atendimento das necessidades essenciais como emprego, alimentação, energia, água e saneamento), o Relatório apontava para a seguinte situação:

O principal desafio do desenvolvimento é atender às necessidades e aspirações de uma população cada vez maior do mundo em desenvolvimento. Dessas o principal é o sustento, ou seja, o emprego. Entre 1985 e 2000, a força de trabalho nos países em desenvolvimento aumentará em cerca de 900 milhões de pessoas, com o que terão de ser criadas novas oportunidades de sustento para 60 milhões de pessoas por ano.
 (...)
 É preciso haver mais alimento não só para alimentar um número maior de pessoas, mas também para combater a subnutrição.
 (...)
 A energia é outra necessidade humana essencial que não pode ser universalmente atendida a menos que se alterem os padrões de consumo.
 (...)
 As necessidades interligadas de habitação, abastecimento de água, saneamento e serviços médicos também são importantes no que se refere ao meio ambiente. As deficiências nessas áreas são muitas vezes manifestações evidentes de desgaste

²¹Na segunda parte deste capítulo, mostraremos os equívocos do Relatório Brundtland ao afirmar que a pobreza é um dos elementos centrais na degradação ambiental. Nessa passagem, fica latente este equívoco, pois, como já demonstrado em várias passagens, a degradação ambiental decorre do processo produtivo/industrial, da necessidade de extração excessiva dos recursos naturais para sustentar o crescente aumento do consumo nos países ricos.

²²Nas palavras de Harvey (2013, p. 135): “De modo mais geral, o período de 1965 a 1973 tornou cada vez mais evidente a incapacidade do fordismo e do keynesianismo de conter as contradições inerentes ao capitalismo. Na superfície, essas dificuldades podem ser melhor apreendidas por uma palavra: rigidez. Havia problemas com a rigidez dos investimentos de capital fixo de larga escala e de longo prazo em sistemas de produção em massa que impediam muita flexibilidade de planejamento e presumiam crescimento estável em mercados de consumo invariantes. Havia problemas de rigidez nos mercados, na alocação e nos contratos de trabalho (...)”.

ambiental (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 58-59).

A não concretização dessas necessidades fez com que novamente fossem estabelecidos novos objetivos.

A falta de alimentação, energia, água e saneamento, juntamente com o desemprego (abordado no oitavo objetivo), lança contingentes inteiros de trabalhadores na indigência e miséria. Com relação à alimentação, o segundo ODS afirma a necessidade de “acabar com a fome, alcançar a segurança alimentar e melhoria da nutrição e promover a agricultura sustentável”, pois, apesar da redução em números absolutos de pessoas subnutridas, ainda há regiões do globo com a presença de fome e subnutrição:

Globalmente, a proporção de pessoas subnutridas em regiões em desenvolvimento caiu quase pela metade desde 1990, de 23,3% em 1990-1992 para 12,9% em 2014-2016. Mas, atualmente, uma em cada nove pessoas no mundo (795 milhões) ainda é subnutrida.

A vasta maioria das pessoas do mundo passando fome vive em países em desenvolvimento, onde 12,9% da população é subnutrida.

Ásia é o continente com a população que passa mais fome – dois terços do total. A porcentagem no Sul da Ásia caiu em anos recentes, mas, na Ásia Ocidental, ela aumentou levemente.

A África Subsaariana é a região com a mais alta prevalência (porcentagem da população) de fome. Lá, cerca de uma em cada quatro pessoas está subnutrida.

A má nutrição causa quase metade (45%) das mortes de crianças abaixo dos cinco anos de idade – 3,1 milhões de crianças anualmente.

Uma em cada quatro crianças do mundo sofre crescimento atrofiado. Em países em desenvolvimento, a proporção aumenta de uma para três.

66 milhões de crianças em idade escolar primária vão às aulas passando fome, sendo 23 milhões apenas na África.

A agricultura é a maior empregadora única no mundo, provendo meios de vida para 40% da população global atual. Ela é a maior fonte de renda e trabalho para famílias pobres rurais.

500 milhões de pequenas fazendas no mundo todo, a maioria ainda dependente de chuva, fornecem até 80% da comida consumida numa grande parte dos países em desenvolvimento. Investir em pequenos agricultores é um modo importante de aumentar a segurança alimentar e a nutrição para os mais pobres, bem como a produção de alimentos para mercados locais e globais (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015b).

Sobre a questão energética, o sétimo ODS afirma: “assegurar o acesso confiável, sustentável, moderno e a preço acessível à energia para todos” tendo em vista que:

1,3 bilhão de pessoas – uma em cada cinco, globalmente – ainda não têm acesso à eletricidade moderna.

3 bilhões de pessoas dependem de madeira, carvão, carvão vegetal ou dejetos animais para cozinhar e obter aquecimento.

A energia é o principal contribuinte para as mudanças climáticas, sendo responsável por cerca de 60% das emissões globais totais de gases do efeito estufa.

A energia de fontes renováveis – vento, água, solar, biomas e energia geotermal – é inexaurível e limpa. A energia renovável, atualmente, constitui 15% do conjunto global de energia (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015b)

Com relação à água e o saneamento, o sexto ODS aponta para a necessidade de: “assegurar a disponibilidade e gestão sustentável da água e saneamento para todos, devido ao fato de:

Em 2015, 91% da população global está usando uma fonte de água potável aprimorada, comparado a 76% em 1990. Contudo, 2,5 bilhões de pessoas não têm acesso a serviços de saneamento básico, como banheiros ou latrinas.

Diariamente, uma média de cinco mil crianças morre de doenças evitáveis relacionadas à água e saneamento.

A energia hidrelétrica é a fonte de energia renovável mais importante e mais amplamente usada. Em 2011, ela representava 16% do total da produção de eletricidade no mundo todo.

Aproximadamente 70% de toda água disponível é usada para irrigação.

Enchentes são a causa de 15% de todas as mortes relacionadas a desastres naturais (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015b).

Ainda com relação à situação alimentar, energética e hídrica, a FAO faz um prognóstico no qual se em 2050 o mundo contar com uma população de 9 bilhões de pessoas e o consumo alimentar continuar a crescer, serão necessários um aumento de 60% a mais de comida, 50% de energia e 40% de água²³.

Quanto à estratégia 4 – controle populacional –, o Relatório apresentava os seguintes dados:

A maior parte do aumento da população global ocorrerá nos países em desenvolvimento; neles, a população que era de 3,7 bilhões em 1985 pode chegar a 6,8 bilhões em 2025. O Terceiro Mundo não tem a opção de migrar para terras “novas”, e o tempo de que dispõe para se ajustar é muito menor que o tiveram os países industrializados. Assim, é preciso baixar rapidamente os índices de crescimento populacional, sobretudo em regiões como a África, onde esses índices estão se elevando (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 60).

Esse problema também não foi equacionado durante as últimas três décadas, e as previsões da ONU são de contínuo crescimento da população. Segundo o Relatório da ONU divulgado em julho de 2015²⁴, há estimativa de que a população mundial em 2030 seja de 8,5 bilhões de pessoas, em 2050, 9,7 bilhões e em 2100, 11 bilhões.

No que se refere à estratégia cinco – melhoria da base de recursos –, a Comissão apontava para a seguinte situação:

Se quisermos atender às necessidades numa base sustentável, a base de recursos naturais da Terra tem de ser conservada e melhorada. Serão necessárias amplas reformas de políticas para fazer face aos altos níveis de consumo que hoje se verificam no mundo industrializado, aos aumentos de consumo indispensáveis ao atendimento de padrões mínimos nos países em desenvolvimento e à expectativa de crescimento populacional.

(...)

²³ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL (2015d)

²⁴ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL (2015f)

A conservação dos recursos agrícolas é tarefa urgente porque em muitas partes do mundo os cultivos já se estenderam às terras marginais, e a pesca e a silvicultura foram exploradas excessivamente.

(...)

No tocante à pesca e a silvicultura tropical, dependemos muito da exploração das reservas naturais disponíveis. É bem possível que a produtividade sustentável dessas reservas seja insuficiente para atender à demanda (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 61-62).

Sobre a exploração dos recursos naturais, o 14º e 15º ODS apresentam novamente as necessidades de se manter em equilíbrio tanto as florestas, quanto os rios e os oceanos.

Com relação às estratégias seis e sete – “reorientação da tecnologia e administração dos riscos; e inclusão do meio ambiente e da economia nos processos decisórios” – o relatório afirmava:

Os riscos ambientais resultantes de decisões tecnológicas e desenvolvimentistas recaem sobre os indivíduos e as áreas que tem pouca ou nenhuma influência sobre estas decisões. Há, pois, que levar em conta seus interesses. São necessários mecanismos institucionais de âmbito nacional e internacional para avaliar os impactos potenciais de novas tecnologias, antes que elas se tornem amplamente difundidas, de modo a garantir que sua produção, seu uso e seus resíduos não desgastem excessivamente os recursos do meio ambiente. (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 66-67)

Além disso:

É necessário harmonizar em nível internacional a integração de fatores econômicos e ecológicos nos sistemas legal e decisório dos países. O aumento do consumo de combustível e matérias-primas torna mais estreitos os vínculos físicos entre os ecossistemas de diferentes países. Também aumentam as interações econômicas mediante o comércio, o financiamento, o investimento e o intercâmbio, intensificando assim a interdependência econômica e ecológica. No futuro, talvez mais que agora, o desenvolvimento sustentável vai exigir a unificação da economia e da ecologia nas relações internacionais (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p.70).

Analizamos conjuntamente essas duas estratégias, pois entendemos que elas se inter-relacionam, dado que os processos decisórios sobre a questão ambiental devem, necessariamente, levar em consideração novas formas de se pensar as tecnologias e suas consequências.

No entanto pode-se verificar que essas estratégias não foram contempladas. No 13º ODS – “Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos” –, encontra-se a seguinte análise:

As emissões de gases de efeito estufa oriundos da atividade humana estão levando a mudanças climáticas e continuam aumentando. Elas alcançaram atualmente seu maior nível da história. Emissões globais de dióxido de carbono aumentaram quase 50% desde 1990.

As concentrações atmosféricas de dióxido de carbono, metano e óxido nitroso aumentaram a níveis sem precedentes nos últimos 800 mil anos. As concentrações de dióxido de carbono aumentaram em 40% desde os tempos pré-industriais, primeiramente por conta dos combustíveis fósseis e depois pelas emissões vindas do desmatamento do solo. O oceano absorveu cerca de 30% do dióxido de carbono antropogênico emitidos, tornando-se mais ácido.

Cada uma das últimas três décadas tem sido mais quente na superfície da Terra do que a anterior, desde 1850. No hemisfério Norte, o período entre 1983 e 2012 foi provavelmente o mais quente dos últimos 1.400 anos.

De 1880 a 2012, a temperatura média global aumentou 0,85°C. Sem nenhuma ação, a média de temperatura mundial deve aumentar 3°C até o final do século 21 – aumentando ainda mais em algumas áreas do mundo, incluindo nos trópicos e subtropicais. As pessoas mais pobres e vulneráveis são as mais afetadas pelo aquecimento.

A média do nível do mar desde a metade do século 19 tem sido maior do que a média dos dois milênios anteriores. Entre 1901 e 2010, o nível global do mar aumentou 0,19 (0,17 a 0,21) metros.

De 1901 a 2010, o nível mundial do mar cresceu 19 centímetros com a expansão dos oceanos, devido ao aquecimento global e derretimento das geleiras. Desde 1979, o gelo do mar do Ártico diminuiu em cada década, com 1,07 milhões de km² de gelo perdido de dez em dez anos.

Ainda é possível limitar o aumento da temperatura global para 2°C acima dos níveis pré-industriais, por meio de um conjunto de medidas tecnológicas e mudanças de comportamento.

Existem muitos caminhos atenuantes para alcançar a redução substancial de emissões para as próximas décadas, com chances superiores a 66%, se for limitado o aquecimento a 2°C – a meta determinada pelos governos. No entanto, postergar até 2020 para as mitigações adicionais aumentará substancialmente os desafios tecnológicos, econômico, social e institucional associados para limitar o aquecimento no século 21 para menos de 2°C relacionados a níveis pré-industriais (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015b).

A percepção da ONU é bastante otimista no que se refere a busca desses resultados. Não compreendemos dessa forma. Se durante três décadas houve pouco avanço desses, até mesmo chegando a deteriorar alguns dados – como o aumento da temperatura global –, será bastante difícil alcançar em 15 anos as novas metas. Ainda mais se for levada em consideração a existência de constantes crises econômicas que empurram cada vez mais pessoas para a pobreza, além de produzir concentração de renda e dar continuidade à exploração ambiental sem limites com a intenção de resgatar o crescimento econômico.

1.3.1.2 Preocupações comuns – o papel da economia internacional

Sobre o papel da economia internacional com relação ao desenvolvimento econômico e proteção ambiental, novamente o relatório trouxe à discussão a necessidade de superação da pobreza no mundo, argumentando que as relações assimétricas entre nações desenvolvidas e em desenvolvimento produzem danos ao equilíbrio ambiental, tendo em vista que, no processo

de trocas comerciais, resta aos países pobres, como forma de aquisição de divisas, a exportação de recursos naturais, como afirma o relatório:

O comércio internacional de madeiras tropicais, por exemplo, é um dos fatores do desflorestamento dos trópicos. A necessidade de obter divisas faz com que muitos países em desenvolvimento cortem madeira a um ritmo mais acelerado que o da regeneração das florestas. A derrubada excessiva, além de esgotar os recursos que sustentam o comércio mundial de madeira, torna inviável a vida dos que dependem das florestas, aumenta a erosão do solo e as inundações no curso inferior dos rios, e acelera a extinção de espécies e de recursos genéticos. O modo como se processa o comércio internacional pode também estimular políticas e práticas desenvolvimentistas inviáveis, como as que vêm deteriorando cada vez mais as terras de cultivo e as pastagens naturais nas regiões áridas da Ásia e África (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 73).

Foi abordado anteriormente que a diminuição do desmatamento é um dos ODS (15º objetivo). O problema é que as assimetrias nas relações político-econômicas existentes entre países ricos e pobres dos anos 80 do século passado ainda não foram superadas, produzindo e potencializando crises sócio-econômico-ambientais graves. Segundo a ONU:

Cerca de um bilhão de pessoas dependem diretamente de florestas para sua subsistência, e em cada ano, aproximadamente 12 milhões de hectares de floresta são destruídos. Essa perda verde é responsável por aproximadamente 11% das emissões globais de gases estufa (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2015j).

Nesse sentido, uma das saídas propostas pela Comissão no relatório para se alcançar o desenvolvimento sustentável era a dos países ricos ampliarem os fluxos de recursos financeiros para os países pobres. A assistência dos países ricos deveria sempre levar em consideração projetos cujo cerne fosse a sustentabilidade, como aponta a Comissão:

O fundamental é que as considerações referentes a sustentabilidade se reflitam no trabalho das instituições financeiras internacionais. O papel do Banco Mundial e do FMI é especialmente crucial porque as condições em que essas instituições concedem empréstimos servem de ponto de referência para empréstimos paralelos por parte de outras instituições, como bancos comerciais e agências de crédito para exportações. Nesse contexto, é importante que o Banco leve em conta a sustentabilidade quando avalia os empréstimos para ajuste estrutural e outros empréstimos de apoio a políticas para setores baseados em recursos – em especial agricultura, pesca, silvicultura e energia – e também a projetos específicos (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 84-85).

O que se notou, ao longo dessas três décadas, foi o endividamento das nações pobres junto às agências internacionais, como o Banco Mundial e Fundo Monetário Internacional (FMI), e o fracasso dos auxílios financeiros às nações pobres. Segundo a ONU:

Ainda que os fluxos de ajuda tenham atingido o nível sem precedentes de 120 bilhões de dólares, um dos problemas mais urgentes apontados no relatório é o déficit de 20 bilhões de dólares em relação ao montante anual da ajuda acordado há oito anos pelo Grupo dos Oito (G8). Em sua Cúpula de Gleneagles, os membros do G8 comprometeram-se a aumentar a ajuda pública ao desenvolvimento (APD), de modo a que atingisse os 50 bilhões de dólares, em 2010, e a duplicar a sua ajuda a África, que passaria a ascender a 25 bilhões de dólares. Atualmente, só no que se refere aos

compromissos em relação a África, o déficit de financiamento é superior a 16 bilhões de dólares.

Embora a APD deva aumentar para 126 bilhões de dólares, em 2010, isso não será suficiente para atingir a meta acordada, o que significa que as promessas de Gleneagles não serão provavelmente cumpridas até o final do ano, data prevista para sua expiração. Daí que o relatório peça um novo compromisso a favor da meta que consiste em consagrar 0,7% do rendimento nacional bruto dos países doadores à APD, uma meta estabelecida há muito pelas Nações Unidas. O atual déficit no que se refere a esta meta poderia ser suprido até 2015 através de um aumento anual da APD de cerca de 35 bilhões de dólares por ano, nos próximos cinco anos, para se alcançar o nível de aproximadamente 300 bilhões de dólares, até 2015 (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2010).

Os dados apresentados pela ONU para os ODS demonstram as dificuldades das nações em conseguirem aplicar políticas públicas com a finalidade de se alcançar equilíbrio ambiental, crescimento econômico e justiça social. Evidenciam o fracasso de um modelo de desenvolvimento pautado somente nas leis de mercado. Diante do exposto, afirmamos que o desenvolvimento sustentável é uma falácia apresentada pela ONU.

1.3.2 Desafios Comuns

Nesta segunda parte do relatório, foram apresentados os Desafios Comuns à humanidade e nela são elencados seis pontos fundamentais para se alcançar o desenvolvimento sustentável. São eles: 1) a questão da população e dos recursos humanos; 2) a questão da segurança alimentar; 3) a questão das espécies e dos ecossistemas; 4) a questão energética; 5) a questão industrial; 6) a questão urbana.

1.3.2.1 Desafios Comuns – a questão da população e dos recursos humanos

Com relação ao primeiro desafio, a Comissão afirmava que um dos elementos que travavam a busca da sustentabilidade ambiental era o aumento populacional desordenado, em especial nas regiões mais pobres, bem como a falta de recursos que deveriam ser destinados a eles. Segundo o relatório, os índices de natalidade eram proibitivos para se buscar no futuro o desenvolvimento sustentável:

As taxas de aumento populacional não podem continuar. Já estão comprometendo a capacidade de muitos governos de fornecer educação, serviços médicos e segurança alimentar às pessoas, e até sua capacidade de elevar os padrões de vida. Esta defasagem entre o número de pessoas e recursos é ainda mais premente porque grande parte do aumento populacional se concentra em países de baixa renda, em regiões desfavorecidas do ponto de vista ecológico e em áreas de pobreza (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 103).

Nessa passagem, a Comissão aponta para uma questão que é chave para o entendimento do descompasso entre desenvolvimento e proteção ambiental. Ao afirmar que o aumento populacional torna o desenvolvimento sustentável impraticável, ela também afirma que a elevação do padrão de vida se torna inviável.

Concordamos que o aumento populacional pressiona os recursos naturais, porém a elevação no padrão de vida também o faz, tendo em vista que, uma vez satisfeitas as necessidades básicas (como já afirmamos anteriormente), socialmente e individualmente há propensão ao consumo²⁵ de produtos e estilos de vida que anteriormente não eram consumidos.

O próprio relatório aponta para tal situação ao afirmar que:

As taxas de aumento populacional não são um desafio apenas para as nações que apresentam altas taxas de aumento. Uma pessoa a mais num país industrializado consome muito mais e exerce pressão muito maior sobre os recursos naturais do que uma pessoa a mais no Terceiro Mundo. Para a conservação dos recursos, os padrões e as preferências de consumo são tão importantes quanto o número de consumidores (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 103).

O crescimento populacional e o consumo estão inter-relacionados. A ONU propôs novamente novas reflexões acerca de tais problemas. No 12º ODS, encontramos os seguintes dados:

1,3 bilhão de toneladas de comida são desperdiçadas diariamente.
Se as pessoas usassem lâmpadas de baixo consumo, o mundo economizaria 120 bilhões de dólares anualmente.
A população global deve chegar a 9,6 bilhões de pessoas até 2050; o equivalente a três planetas seriam necessários para prover os recursos naturais necessários para sustentar os estilos de vida atuais.
Mais de 1 bilhão de pessoas ainda não têm acesso à água potável (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015b).

Entendemos que, se esses números se efetivarem no futuro próximo, a falácia do desenvolvimento sustentável ficará cada vez mais evidente, pois a degradação ambiental poderá ser potencializada devido às possíveis disputas por terra, água, comida e habitação.

1.3.2.2 Desafios Comuns – a questão da segurança alimentar

Com relação à questão da segurança alimentar, a comissão apontava que, apesar da produção mundial de alimentos ter sido expandida ao longo dos anos 1960 e 1970, o acesso e a distribuição de alimentos, em especial às populações mais carentes do planeta, não havia ocorrido.

²⁵Aprofundaremos essa discussão no capítulo dois.

Em 1985 foram produzidos quase 500 kg por habitante de cereais e tubérculos, as fontes básicas da alimentação. Mas em meio a essa abundância, mais de 730 milhões de pessoas não comem o suficiente para levar uma vida plenamente produtiva.

(...)

Dispomos dos recursos agrícolas e da tecnologia necessária para alimentar populações cada vez maiores. Nas últimas décadas houve muitos progressos. Não faltam recursos para a agricultura; o que falta são políticas que assegurem que o alimento seja produzido não só onde é necessário, mas de modo a garantir a subsistência das populações pobres rurais. (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 129)

O aumento da produção alimentar – segundo a Comissão – deveu-se, entre outros elementos (aumento das áreas para plantio, aumento no rebanho, etc.), ao uso intensivo de produtos químicos. Entre 1950 e 1985, o uso de fertilizantes químicos havia aumentado mais de nove vezes e o de pesticidas e similares, 32 vezes.

Essa prática provocava e provoca²⁶ a poluição dos recursos hídricos e das áreas rurais. Nesse ponto há o ônus ambiental, ou seja, para satisfazer as necessidades de uma população cada vez maior, fez-se e faz-se necessário o aumento contínuo de alimentos e, para que isso ocorra, torna-se impositivo o uso de produtos químicos que são danosos ao meio ambiente e aos seres humanos.

O emprego de produtos químicos para controlar insetos, pragas e ervas daninhas e fungos aumenta a produtividade, porém o emprego abusivo ameaça a saúde dos seres humanos e a vida de outras espécies. A exposição contínua e prolongada a pesticidas e resíduos químicos presentes na água, nos alimentos e até no ar é perigosa, especialmente para as crianças.

(...)

Zonas de pesca comercial foram esgotadas, espécies de pássaros ficaram ameaçadas e insetos que atacam pragas foram exterminados. O número de espécies nocivas de insetos resistentes a pesticidas aumentou em todo o mundo e muitas resistem até mesmo aos produtos químicos mais modernos. Multiplicam-se a variedade e a gravidade das pragas, ameaçando a produtividade da agricultura nas áreas onde se manifestam (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 138-139).

Trinta anos se passaram desta análise e os problemas com relação à distribuição de alimentos ainda ocorre. Por meio do segundo ODS – acabar com a fome, alcançar a segurança alimentar e melhoria da nutrição e promover a agricultura sustentável –, já citado e analisado anteriormente, podemos observar o agravamento da situação.

1.3.2.3 Desafios Comuns – a questão das espécies e dos ecossistemas

²⁶ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL (2015h)

Com relação à questão da diversidade de espécies e de ecossistemas, a Comissão afirmava que o desenvolvimento sustentável só seria possível se essa diversidade fosse preservada em sua integralidade.

A diversidade de espécies é necessária ao funcionamento normal dos ecossistemas e da biosfera. O material genético das espécies selvagens contribui anualmente com bilhões de dólares para a economia mundial sob a forma de cultivos melhorados, novas drogas e medicamentos, e matérias primas para a indústria. Mas, além da utilidade, há também razões morais, éticas, culturais, estéticas e puramente científicas para a conservação da vida selvagem (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 15).

Contudo, o que a Comissão observava era o oposto:

Muitos ecossistemas biologicamente ricos e promissores em benefícios materiais encontram-se seriamente ameaçados. Inúmeras variedades biológicas correm o risco de desaparecer justamente quando a ciência começa a aprender a explorar a variabilidade genética devido aos avanços da engenharia genética.

(...)

A alteração dos habitats e a extinção das espécies não são as únicas ameaças. O planeta também vem sendo empobrecido pela perda de raças e variedades de espécies (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 163).

Passadas quase três décadas da publicação do Relatório, o que se verificou foi a aceleração do desmatamento de florestas e ecossistemas. Como relatamos anteriormente, o 15º ODS confirma essa situação.

No Brasil, a expansão da fronteira agrícola (região norte)²⁷ e a construção de grandes obras – como foi o caso do Rodoanel Mário Covas²⁸, que contorna a cidade de São Paulo²⁹ – são exemplos dessa degradação.

Nesse sentido, o Ministério do Meio Ambiente afirma que:

“Atualmente, as principais causas de extinção são a degradação e a fragmentação de ambientes naturais, resultado da abertura de grandes áreas para implantação de pastagens ou agricultura convencional, extrativismo desordenado, expansão urbana, ampliação da malha viária, poluição, incêndios florestais, formação de lagos para hidrelétricas e mineração de superfície. Estes fatores reduzem o total de habitats disponíveis às espécies e aumentam o grau de isolamento entre suas populações, diminuindo o fluxo gênico entre estas, o que pode acarretar perdas de variabilidade genética e, eventualmente, a extinção de espécies (BRASIL, 2014).

Esse acelerado processo de desmatamento contraria o que o próprio relatório afirmou ser necessário para a salvaguarda de um ambiente equilibrado, tendo em vista que as variedades de espécies existentes nos diversos ecossistemas encontram-se inseridas nessas florestas.

O conjunto de áreas protegidas de que o mundo precisará no futuro deve abranger áreas muito mais amplas que contém algum tipo de proteção. Assim, o custo da

²⁷ WALKER (2016)

²⁸ RODOANEL ... (2014)

²⁹ DEIRO (2013)

conservação se elevará – diretamente e em termos de oportunidades de desenvolvimento. Mas a longo prazo as oportunidades de desenvolvimento serão favorecidas. Portanto, as agências internacionais de desenvolvimento deveriam dar atenção detida e sistemática aos problemas e oportunidades da conservação de espécies (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 15).

Apesar de toda a mobilização internacional por parte de ambientalistas, sociedade civil e governos, o desmatamento, especialmente de florestas tropicais, ainda é recorrente, apresentando índices alarmantes. Segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), por meio da Fundação para a Alimentação e Agricultura (FAO), anualmente cerca de 12 milhões de hectares de florestas ainda são desmatadas³⁰, demonstrando que a sustentabilidade socioambiental é um objetivo difícil de ser concretizado quando as questões econômicas são imperativas.

1.3.2.4 Desafios Comuns – a questão energética

“A energia é indispensável à sobrevivência diária” (COMISSÃO MUNDIAL PARA O AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991 p. 186). Assim o relatório inicia suas discussões acerca da questão energética, afirmando:

É natural que nos preocupemos com um futuro seguro no tocante à energia, pois ela proporciona “serviços essenciais” à vida humana – calor para aquecimento, para cozinhar e para atividades manufatureiras, ou força para o transporte e para o trabalho mecânico.

(...)

As atuais fontes primárias de energia são quase todas não-renováveis: gás natural, petróleo, carvão, turfa e energia nuclear convencional. Há também fontes renováveis, como madeira, vegetais, esterco, quedas d’água, fontes geotermiais, energia solar, eólica, das marés e das ondas, além da força muscular animal e humana. (...) Teoricamente, todas as diversas fontes de energia podem contribuir para a futura combinação energética a ser utilizada no mundo. Mas cada uma tem seus custos, benefícios e riscos econômicos, sanitários, ambientais – fatores que interagem ativamente com outras prioridades governamentais e globais (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 186).

Entendemos que a questão energética é o nó a ser desatado quando se trata de alcançar o desenvolvimento econômico com preservação ambiental. Isso porque a fonte de energia que fundamentou o desenvolvimento econômico do mundo a partir do século XIX até o momento foi o petróleo. Matriz energética finita, poluente, concentrada em algumas regiões do planeta, foi e é elemento desencadeador de guerras entre nações.

³⁰ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL (2015c)

Como mostramos anteriormente, para se alcançar o desenvolvimento sustentável é necessária a integração de novas formas e matrizes energéticas não degradantes ao meio ambiente. O que até o presente momento não ocorreu de modo satisfatório, como vimos no 7º ODS. Afirma a Comissão:

“No que se refere ao rendimento energético, cabe apenas esperar que o mundo formule vias alternativas de baixo consumo energético com base em fontes renováveis, que deverão ser o alicerce da estrutura energética global do século XXI. A maioria dessas fontes apresenta hoje problemas, mas, com inovações, poderão fornecer a mesma quantidade de energia primária que o planeta consome atualmente. Contudo, para atingir esses níveis de consumo será preciso um programa coordenado de pesquisas e projetos de demonstração que disponha dos recursos financeiros necessários para garantir o rápido desenvolvimento da energia renovável. Os países em desenvolvimento terão de ser assistidos para alterar seus padrões de consumo de energia nesse sentido (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 16-17).

Sobre essa questão, é necessário apontar que a Comissão não levou em consideração o fato de o petróleo ser uma fonte de energia que se traduz em lucros vultosos para os países e as empresas que a possui ou domina – o que interessa ao capitalismo –, não calculando os possíveis danos futuros ao planeta³¹, como é o caso do aquecimento global³².

1.3.2.5 Desafios Comuns: a questão da indústria

No que tange à questão industrial, a Comissão indica que a busca de um desenvolvimento sustentável passa também pela reestruturação do setor produtivo. A busca de sistemas e tecnologias antipoluição, que permitam maior produtividade e eficiência, sem aumentar a exploração de matéria prima e sem a produção de resíduos tóxicos, são os objetivos para o setor com vistas à sustentabilidade.

No século XX, as atividades industriais foram responsáveis, em grande medida, pela degradação do meio ambiente, seja devido à extração dos recursos naturais, seja na produção dos dejetos (líquidos, sólidos ou gasosos). A análise da comissão afirma que:

Os primeiros indícios de impactos negativos da atividade industrial sobre o meio ambiente foram problemas localizados de poluição do ar, da água e da terra. A expansão industrial que seguiu à II Guerra Mundial não levou muito em conta o meio ambiente e acarretou um rápido aumento da poluição, simbolizado pelo *smog* de Los Angeles; pela “morte” do lago Erie; pela poluição progressiva de grandes rios como o Mosa, o Elba e o Reno; e pelo envenenamento químico por mercúrio em Minamata.

³¹ O investimento em energia limpa e renovável vem ganhando espaço nas políticas públicas das nações industrializadas nos últimos anos. Apesar do crescente investimento, os resultados obtidos ainda estão longe de satisfazerem a demanda mundial por energia, que também é crescente, tendo em vista que o desenvolvimento de tecnologias e a aplicação dos recursos financeiros estão praticamente restritos ao grupo dos 20 países com maior desenvolvimento econômico (G20). Fonte: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (2013)

³² Verificar o 13º ODS (“Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos”).

Tais problemas também se verificam em muitas partes do Terceiro Mundo, à medida que se disseminavam o crescimento industrial, a urbanização e o uso do automóvel (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 233-234).

Além dessas consequências, o processo produtivo industrial proporcionou à sociedade humana, ao longo do século passado, um estilo de vida baseado no consumo. Esse modo de vida conjugado à urbanização (outro desafio que veremos a seguir) e ao crescimento populacional produz, ano a ano, uma quantidade de lixo cada vez maior, causando novos danos ao meio ambiente, tendo em vista a necessidade de se ampliar novas áreas – urbanas e/ou rurais – para o transbordo³³.

Apesar de toda a mobilização internacional com relação à proteção ambiental nas últimas décadas³⁴, da criação de novos processos industriais cujo objetivo é minimizar os impactos ambientais, as atividades industriais ainda são causadoras de desequilíbrios ambientais³⁵. Isso fica evidente a partir do 13º ODS (“Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos”) analisado anteriormente.

1.3.2.6 Desafios Comuns: a questão urbana

Com relação à questão urbana, a comissão apontava para a necessidade da reordenação e reorganização do espaço urbano, tendo em vista que, durante o século XX, houve uma radical mudança no que se refere à tomada do espaço pelas sociedades humanas. Afirma o relatório:

Nosso século é o da ‘revolução urbana’. Nos 35 anos após 1950, o número de pessoas que vivem nas cidades quase triplicou, tendo aumentado em 1,25 bilhão. Nas regiões mais desenvolvidas, a população urbana quase dobrou, passando de 447 milhões para 838 milhões. No mundo menos desenvolvido, quadruplicou, aumentando de 286 milhões para 1,14 bilhão.

No período de apenas 60 anos, a população urbana do mundo em desenvolvimento aumentou 10 vezes, passando de uns 100 milhões para cerca de 1 bilhão em 1980. Ao mesmo tempo, sua população rural mais do que dobrou (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 262).

³³Em 2015, a ONU afirmou que anualmente são produzidos cerca de sete a dez bilhões de toneladas de lixo, sendo que três bilhões de pessoas não possuem acesso adequado para o despejo de todo este resíduo. (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015e).

³⁴De 1992 em diante, houve três grandes Conferências Internacionais sobre a questão ambiental (Rio de Janeiro em 1992; Joanesburgo em 2002; e Rio de Janeiro em 2012), além de 21 Conferências do Clima em diversos países do mundo.

³⁵Estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS) afirma que por ano cerca de 7 milhões de pessoas morrem por doenças associadas à poluição atmosférica (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015g).

Esse problema, como vimos anteriormente – quarta estratégia para a concretização da sustentabilidade –, se já era grave no século passado, além de não ter sido resolvido nas últimas três décadas, foi potencializado, tornando necessário novamente a implantação de meta para se alcançar o desenvolvimento sustentável.

Nesse sentido, o 11º ODS (“Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”) mostra que a situação do planeta é grave no que se refere à população, apesar de ser possível a obtenção de alguns resultados positivos:

Metade da humanidade – 3,5 bilhões de pessoas – vive nas cidades atualmente. Em 2030, quase 60% da população mundial viverá em áreas urbanas. 828 milhões de pessoas vivem em favelas e o número continua aumentando. As cidades no mundo ocupam somente 2% de espaço da Terra, mas usam 60 a 80% do consumo de energia e provocam 75% da emissão de carbono. A rápida urbanização está exercendo pressão sobre a oferta de água potável, de esgoto, do ambiente de vida e saúde pública. Mas a alta densidade dessas cidades pode gerar ganhos de eficiência e inovação tecnológica enquanto reduzem recursos e consumo de energia. Cidades têm potencial de dissipar a distribuição de energia ou de otimizar sua eficiência por meio da redução do consumo e adoção de sistemas energéticos verdes. Rizhao, na China, por exemplo, transformou-se em uma cidade abastecida por energia solar. Em seus distritos centrais, 99% das famílias já usam aquecedores de água com energia solar (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015b).

Alcançar o desenvolvimento sustentável nos próximos 15 anos por meio do reequilíbrio ambiental das cidades é uma proposta irreal, tendo em vista que já em 1992 – portanto há 24 anos – foi publicada a Agenda 21³⁶ e nela já constava, no capítulo sete, a busca do desenvolvimento sustentável dos assentamentos humanos.

Se em quase duas décadas e meia a situação das cidades foi deteriorada, torna-se irreal a concretização dessa meta num período de tempo menor.

1.3.3 Esforços Comuns

Na terceira parte do relatório são analisados os Esforços Comuns da humanidade em busca do desenvolvimento sustentável. São eles: 1) a administração das áreas comuns; 2) a busca da paz, da segurança, do desenvolvimento e do meio ambiente e 3) a ação comum à sociedade por meio das mudanças institucionais e legais.

1.3.3.1 Esforços Comuns – a administração das áreas comuns

³⁶“A Agenda 21 pode ser definida como um instrumento de planejamento para a construção de sociedades sustentáveis, em diferentes bases geográficas, que concilia métodos de proteção ambiental, justiça social e eficiência econômica” (BRASIL, 2013a).

Com relação ao primeiro esforço, a Comissão afirmava que a sustentabilidade ambiental só seria atingida se os governos aplicassem a cooperação internacional no que diz respeito à proteção dos ecossistemas globais, ultrapassando os interesses meramente nacionais.

As formas tradicionais de soberania nacional são constantemente desafiadas pelas realidades de interdependência econômica e ecológica. Isso é especialmente verdadeiro nos ecossistemas compartilhados e nas “áreas comuns do globo” – as partes do planeta que ficam fora das jurisdições nacionais. Nesse caso, só se pode assegurar o desenvolvimento sustentável através da cooperação internacional e de regimes de consenso para supervisão, desenvolvimento e administração dos interesses comuns. Mas o que está em jogo não é só o desenvolvimento sustentável dos ecossistemas compartilhados e das áreas comuns, e sim o de todas as nações que para se desenvolverem dependem em maior ou menor grau de sua administração racional (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 293).

Esse esforço foi claramente ignorado pelos países. Isso fica evidente quando a ONU novamente propõe no 15º ODS a regulação dos recursos naturais e ecossistemas.

Além dos ecossistemas terrestres, há também os aquáticos. Sobre os oceanos, o relatório fez a seguinte análise:

Os oceanos são também o derradeiro sorvedouro dos subprodutos das atividades humanas. Qual imensas fossas sépticas fechadas, acolhem rejeitos humanos, agrícolas e industriais através de emissários de esgotos; dejetos de barcas e navios, escoamentos costeiros, águas de rios e até mesmo partículas e moléculas atmosféricas. Nos últimos decênios, o crescimento da economia mundial, a demanda crescente de combustíveis e alimentos e o acúmulo de rejeitos começaram a pressionar os vastos limites dos oceanos (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 294).

Sobre a questão oceânica, o 14º ODS (Conservação e uso sustentável dos oceanos) – já citado anteriormente – indica dois dados preocupantes: 1) a pesca de 80 milhões de toneladas de peixes está chegando ao limite dos oceanos e 2) 40% dos oceanos do mundo estão sendo afetados pelas atividades humanas, incluindo poluição, diminuição de pesca e perda de habitats costeiros.

Isso mostra a falta de políticas internacionais efetivas para a proteção desse ecossistema durante as últimas décadas.

1.3.3.2 Esforços Comuns – paz, segurança, desenvolvimento e meio ambiente

Com relação a este segundo esforço comum, a Comissão entendia que a busca do desenvolvimento sustentável só seria alcançada se as nações objetivassem, em suas relações políticas, a harmonia entre si.

Dentre as diversas causas possíveis na geração de conflitos entre nações, a pressão sobre os recursos naturais é uma delas. Para a comissão:

As nações frequentemente lutaram para ter ou manter o controle de matérias-primas, suprimento de energia, terras, bacias fluviais, passagens marítimas e outros recursos ambientais básicos. Esses conflitos tendem a aumentar à medida que os recursos escasseiam e aumenta a competição entre eles (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 325).

A pressão sobre o meio ambiente com o objetivo de promover o desenvolvimento econômico das nações vem produzindo, ao longo das décadas, o que a comissão chamou de “refugiados ambientais” (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 326).

A desertificação do solo causada pela superexploração dos aquíferos, o desflorestamento de grandes áreas são exemplos dessa pressão, ocasionando o refúgio de multidões. Outro fator que provoca grandes deslocamentos populacionais são as guerras. Nesse sentido, afirma a comissão:

A causa imediata e aparente de qualquer movimento maciço de refugiados pode ser a sublevação política e a violência militar. Mas entre as causas subjacentes incluem-se com frequência a deterioração da base natural de recursos e sua capacidade de manter a população.

(...)

As guerras sempre obrigaram as pessoas a abandonar suas casas e suas terras, tornando-se refugiados. Além disso, as guerras de nosso tempo forçaram grande número de pessoas a deixar suas terras natais (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 326).

Se em 1987, ainda que superficialmente, havia a possibilidade de uma guerra nuclear – o que causaria gravíssima degradação ambiental –, atualmente esse temor está reduzido. No entanto, nas últimas três décadas, conflitos armados causados por interesses econômicos, políticos ou religiosos existiram e ainda se fazem presentes³⁷. Afirmava a comissão que a corrida armamentista e os conflitos armados:

Criam grandes obstáculos ao desenvolvimento sustentável. Exigem em demasia recursos e materiais escassos. Apropriam-se de recursos humanos e de riquezas que poderiam ser utilizados para combater o colapso dos sistemas ecológicos, a pobreza e o subdesenvolvimento que, juntos, tanto contribuem para a insegurança política atual. Podem criar um estado de espírito desfavorável à cooperação entre nações que, por sua interdependência ecológica e econômica, precisam superar antipatias nacionais e ideológicas (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p 330).

Os obstáculos à paz mundial surgidos pós anos 90 do século passado e 2000 são outros. Segundo a ONU:

Nos anos 90, o fim da Guerra Fria levou a um novo ambiente de segurança global, marcado pelo maior foco nas guerras internas do que nas guerras entre Estados. No início do século XXI surgiram novas ameaças globais. Os ataques de 11 de setembro

³⁷Alguns conflitos a partir da década de 1990: Guerra do Golfo em 1990; Bósnia entre 1992 e 1995; Tutsis e Hutus em 1994, em Ruanda; Israel e Palestina (não cessado até o presente); EUA e Iraque em 2003; Xiitas e Sunitas (não cessada até o presente); ação do Estado Islâmico na Síria (2014 até o presente).

nos Estados Unidos foram uma clara demonstração do desafio do terrorismo internacional, enquanto eventos posteriores aumentaram a preocupação com a proliferação de armas nucleares e os perigos de outras armas não convencionais (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2016).

A violência, seja de qual natureza for – local ou global – é sempre um fenômeno para o qual as comunidades nacionais ou internacional exigem respostas rápidas. As respostas aos problemas ambientais – por sua natureza cumulativa – se tornam muitas vezes postergadas pelas autoridades. No entanto, tais respostas, devido à complexidade de muitos desses problemas – como é o caso do aquecimento global, desertificação, etc. –, requerem alianças entre nações que muitas vezes se colocam em lados opostos no jogo do poder econômico. Nesse sentido, a busca por um modelo econômico que proporcione equilíbrio aos recursos naturais se tornam cada vez mais difícil.

1.3.3.3 Esforços Comuns – pela ação comum: propostas de mudança institucional e legal

Sobre este terceiro esforço, a comissão afirmava que a busca da sustentabilidade ambiental passava necessariamente por mudanças paradigmáticas no que tange ao combate à pobreza internacional, à busca pela paz mundial e à administração das áreas comuns.

Com relação a tais mudanças, o relatório apresentou a seguinte análise:

O dever de agir não cabe apenas a um grupo de nações. Os países em desenvolvimento enfrentam os desafios da desertificação, do desflorestamento e da poluição, e suportam a maior parte da pobreza ligada à deterioração ambiental. (...) As nações industrializadas enfrentam os desafios dos produtos tóxicos, dos rejeitos tóxicos e da acidificação. Todas as nações, por outro lado, têm um papel a desempenhar no sentido de assegurar a paz, mudar tendências e corrigir um sistema econômico internacional que aumenta a desigualdade em vez de diminuí-la, que aumenta o número de pobres e famintos em vez de diminuí-lo (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 345-356).

Nota-se que a comissão apresentou um levantamento realista sobre a situação do planeta com relação aos processos de degradação ambiental. Além disso indicou o sistema econômico como ator principal na geração de desigualdades sociais.

Ao apontar a necessidade de mudanças institucionais e legais, a comissão afirmava ser fundamental que órgãos nacionais e internacionais, ligados diretamente à problemática ambiental ou não (Fundo Monetário Internacional, Banco Mundial, por exemplo), se comprometessem a elaborar políticas no combate às desregulações ambientais, tendo em vista que:

Alguns países já dispõem de estruturas bilaterais e regionais comparativamente bem desenvolvidas, embora a muitos ainda faltem o mandato e o apoio necessários para desempenhar as funções muito mais amplas que se esperam deles no futuro. Entre tais estruturas contam-se muitas instituições bilaterais especializadas, como a Comissão

Conjunta Internacional Canadá/EUA; agências sub-regionais europeias como as Comissões para o rio Reno, o rio Danúbio e o mar Báltico; e organizações como o Conselho de Assistência Econômica Mútua (Caem), a Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE) e a Comunidade Europeia (CEE). Estes organismos dão a seus países membros uma excelente base sobre a qual trabalhar. Embora a maioria deles possua programas eficazes de cooperação internacional relativos à proteção ambiental e à dominação dos recursos naturais, tais programas terão de ser fortalecidos e adaptados a novas prioridades. As organizações regionais, em especial, precisam trabalhar mais para integrar plenamente o meio ambiente em seus programas macroeconômicos, comerciais, energéticos e de outros setores (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 352-353).

Apesar dos esforços diplomáticos envidados pelas Nações Unidas nos últimos 30 anos para se alcançar o desenvolvimento sustentável (por meio de Conferências Internacionais como citamos anteriormente), a realidade foi outra. A falência de acordos internacionais de proteção ambiental – como, por exemplo, o Protocolo de Quioto³⁸ –, revela que a busca de mudanças institucionais e legais não foram objetivadas. A criação de organismos bilaterais fortes, em especial nos países em desenvolvimento – como proposto, pela comissão, para se alcançar tais mudanças – não foram concretizadas.

Afirmamos em nossa tese que o desenvolvimento sustentável é falacioso, tendo em vista que é um modelo que se sustenta na satisfação das necessidades das gerações atuais, permitindo que as gerações futuras também satisfaçam as suas. Nesse sentido e, para finalizarmos esta primeira parte do capítulo, queremos sublinhar dois fatores que, em nossa compreensão, são fundamentais para sustentarmos nossa tese.

O primeiro é o fato de a comissão não efetivar em suas análises o problema do consumo. Como verificamos, são raras as vezes em que ela aponta para a necessidade de se rever os níveis de consumo nos países industrializados. Para nós, a questão do consumo é um dos pilares da insustentabilidade ambiental – como veremos no capítulo dois.

O segundo é a constante afirmação da Comissão sobre a pobreza dos países em desenvolvimento ser um obstáculo decisivo para não se objetivar o desenvolvimento sustentável. Esquece-se de dizer que um dos pilares para o aumento do consumo é o aumento da renda da sociedade, o que significa que as pressões ambientais desses países ao saírem da pobreza será de outra ordem. A partir da segunda parte do capítulo, aprofundaremos esse debate.

³⁸O Protocolo de Quioto (BRASIL, 2013c) é um conjunto de intenções assinado em 1997 pelos países industrializados desenvolvidos, segundo o qual estes países reduziriam suas emissões combinadas de gases de efeito estufa em pelo menos 5% em relação aos níveis de 1990 até o período entre 2008 e 2012. Os Estados Unidos assinaram, mas não ratificaram, o protocolo, sendo um dos países que mais lançam gases causadores do efeito estufa.

Quadro 1 – Relatório Brundtland x Objetivos do Desenvolvimento Sustentável

| QUADRO SINÓTICO DO RELATÓRIO NOSSO FUTURO COMUM (Relatório Brundtland - 1987) | | OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (a serem atingidos em 2030) | |
|--|--|--|--|
| Parte 1 Preocupações Comuns | O futuro do planeta | <p>Obstáculos a serem vencidos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Pobreza 2) Modelo de crescimento 3) Degradação dos recursos naturais 4) Crise econômica | <p>Objetivo 1 Acabar com a pobreza em todas as suas formas, em todos os lugares.</p> <p>Objetivo 8 Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todos.</p> <p>Objetivo 10 Reduzir a desigualdade dentro dos países e entre eles.</p> |
| | Elementos para se alcançar o DS | <ol style="list-style-type: none"> 1) Apresentação do conceito de desenvolvimento sustentável (DS). 2) Compreensão de que os recursos naturais são bens comuns. <p>Estratégias:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Crescimento econômico. b) Alteração no modelo de crescimento econômico. c) Atendimento das necessidades humanas essenciais. d) Controle do crescimento populacional. e) Manutenção da base dos recursos naturais. f) Aperfeiçoamento da tecnologia e controle dos riscos. g) Inclusão das questões ambientais e da economia nos processos decisórios locais e globais. | <p>Objetivo 4 Assegurar a educação inclusiva e equitativa e de qualidade, e promover oportunidades de aprendizagem ao longo da vida para todos.</p> <p>Objetivo 5 Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas.</p> <p>Objetivo 6 Assegurar a disponibilidade e a gestão sustentável da água e saneamento para todos.</p> <p>Objetivo 8 Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todos.</p> |
| | O papel da economia internacional | Compreensão das relações econômicas internacionais e inserção das questões ambientais para a conquista do DS. | Objetivo 17 Fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável. |
| População e recursos | Controle populacional especialmente nos países do Terceiro Mundo ³⁹ . | Objetivo 3 Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades. | |

³⁹ Mantivemos a expressão Terceiro Mundo conforme eram chamados os países em desenvolvimento até o fim da década de 1980 pela Comunidade Internacional.

| | | | |
|---|--|--|--|
| Parte 2 Desafios Comuns | Segurança Alimentar | Aperfeiçoamento da produção e distribuição mundial de alimentos, levando em consideração a proteção do solo e recursos hídricos. | <p>Objetivo 2 Acabar com a fome, alcançar a segurança alimentar e melhoria da nutrição e promover a agricultura sustentável.</p> <p>Objetivo 6 Assegurar a disponibilidade e a gestão sustentável da água e saneamento para todos.</p> |
| | Espécies e Ecossistemas | Proteção e administração dos ecossistemas – locais e globais – necessários ao desenvolvimento da vida e, por consequência, da economia. | Objetivo 15 Proteger, recuperar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, deter e reverter a degradação da terra e deter a perda de biodiversidade. |
| | Energia | Busca de novos modelos energéticos não degradantes ao meio ambiente. | Objetivo 7 Assegurar o acesso confiável, sustentável, moderno e a preço acessível à energia para todos. |
| | Indústria | Rever o modelo industrial buscando novas formas de produção menos impactantes aos recursos naturais. | <p>Objetivo 9 Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação.</p> <p>Objetivo 12 Assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis.</p> |
| | Desafio Urbano | Reordenar o espaço urbano evitando o crescimento desordenado das cidades, com vistas ao equilíbrio, em especial nos países pobres. Minimização da poluição e melhoria nos assentamentos humanos. | Objetivo 11 Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. |
| | Parte 3 Esforços Comuns | Administração das áreas comuns | Compreensão local e global da necessidade de proteção dos recursos naturais transnacionais (atmosfera, mares e oceanos). |
| Paz, Segurança, Desenvolvimento, Meio Ambiente | | Conquista da paz e da segurança (local e global) como fundamentos para não degradação ambiental. Promoção da proteção dos recursos naturais como elementos para a busca da paz e da segurança. | Objetivo 16 Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | instituições eficazes, responsáveis e inclusivas em todos os níveis. |
| | Pela ação comum: Propostas de mudança institucional e legal | Busca da cooperação internacional com vistas a reorientações das práticas políticas no âmbito regional e internacional, cujo fundamento de tais práticas seja a preservação ambiental. | <p>Objetivo 15 Proteger, recuperar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, deter e reverter a degradação da terra e deter a perda de biodiversidade.</p> <p>Objetivo 13 Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos.</p> <p>Objetivo 14 Conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável.</p> |

Organização e tabulação: O autor

1.4 A POBREZA COMO OBSTÁCULO AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Desde sua análise preliminar intitulada O Desafio Global, o Relatório afirma que a pobreza é um fator central para não se alcançar o desenvolvimento sustentável. Apesar de apontar que êxitos foram alcançados pela humanidade (redução da mortalidade infantil, aumento da expectativa de vida, aumento do nível de escolaridade, aumento na produção global de alimentos), os antagonismos produzidos pelo modelo de desenvolvimento são latentes. Afirma o documento:

No tocante ao desenvolvimento, há, em termos absolutos, mais famintos no mundo do que nunca, e seu número vem aumentando. O mesmo ocorre com o número de analfabetos com o número dos que não dispõem de água e moradia de boa qualidade, e nem de lenha e carvão para cozinhar e se aquecer (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 2).

O panorama geral elaborado pela Comissão sobre a situação do planeta, apesar de realista, é, em nosso entendimento, tendencioso. A intenção de clarear os possíveis elementos determinantes da degradação ambiental foi mitigada. A pobreza, e não a geração de riqueza, acabou sendo a responsável pelos desequilíbrios ecológicos. O consumismo nos países ricos perdeu a responsabilidade da degradação ambiental, a qual foi transferida aos países pobres. Segundo o relatório, “a pobreza é uma das principais causas e um dos principais efeitos dos problemas ambientais no mundo” (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 4).

Responsabilizar os países pobres pela degradação ambiental é um argumento falacioso. Primeiro porque, nos países ricos, o consumo – em todas as esferas da vida cotidiana – era e é absurdamente elevado⁴⁰; segundo, a degradação ambiental nos países pobres não era causada pelo consumismo, mas pela miséria imposta à grande parte das populações pelo modelo econômico dos países centrais, o qual, em busca de mão de obra barata e exploração das riquezas, instalam suas filiais nos países periféricos.

O mesmo relatório afirma que:

(...) Não podendo pagar suas dívidas, as nações africanas que dependem da venda de produtos primários veem-se obrigadas a super-explorar seus solos frágeis, transformando assim terras boas em desertas. (...) Hoje, a renda *per capita* da maioria dos países em desenvolvimento é mais baixa do que no início da década. O aumento da pobreza e o desemprego vêm pressionando ainda mais os recursos ambientais, à medida que um número maior de pessoas se vê forçado a depender mais diretamente deles (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 7).

A Comissão não aponta que a exploração dos solos, a baixa renda *per capita* da população, o aumento da pobreza e do desemprego nos países periféricos são frutos das relações desiguais entre as nações. Enquanto nos países pobres são instaladas as filiais de empresas multinacionais, geradoras de impactos ambientais devido ao lançamento de todo tipo de resíduos sem nenhum controle, nos países centrais ficam apenas as matrizes com o aparato técnico-burocrático, sem produzir nenhum dano ao meio ambiente. Basta lembrar que na década de 1980 a cidade de Cubatão, na Baixada Santista, foi considerada a mais poluída do mundo, valendo-lhe internacionalmente o título de Vale da Morte, sendo que parte dessas empresas produtoras de tal degradação ambiental sequer eram nacionais⁴¹.

Adiante a Comissão (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 10) reitera que “(...) um mundo onde a pobreza é endêmica estará sempre sujeito a catástrofes, ecológicas ou de outra natureza”.

Analisando a questão do aumento populacional como sendo um possível gerador dos desequilíbrios ambientais, o Relatório volta a apontar a questão da pobreza como sendo o elemento central da desordem demográfica em alguns lugares do planeta – como África, Ásia e América Latina:

O problema não está apenas no número de pessoas, mas na relação entre esse número e os recursos disponíveis. Assim, o “problema populacional” tem de ser solucionado por meio de esforços para eliminar a pobreza generalizada, a fim de garantir um acesso mais justo aos recursos e por meio da educação, a fim de aprimorar o potencial

⁴⁰ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (2015i)

⁴¹ No polo industrial de Cubatão, havia empresas nacionais como Refinaria Presidente Bernardes, Copebrás, Cosipa, Carbocloro e Ultrafértil, e estrangeiras como Rhodia S.A francesa, Liquid Carbonic, Liquid Química ambas do grupo norte-americano Houston Natural Gás.

humano para administrar esses recursos (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 12-13).

Essa abordagem da Comissão fundamenta-se na tese malthusiana do século XIX. Em sua obra *Ensaio sobre a população*, de 1798, Malthus afirmava que o aumento populacional era maior do que a produção de alimentos. Enquanto o primeiro crescia numa progressão geométrica, o segundo crescia numa progressão aritmética. Assim dizia:

Tomando a população do mundo como qualquer número, 1 bilhão, por exemplo, a espécie humana crescia na progressão de 1, 2, 4, 8, 16, 32, 64, 128, 256, 512 etc. e os meios de subsistência na progressão de 1, 2, 4, 6, 8, 10 etc. Em dois séculos e um quarto a população estaria, para os meios de subsistência, na proporção de 512 para 10; em três séculos, de 4096 para 13; em 2 mil anos a diferença quase incalculável, embora a produção nesse período tivesse crescido em larga escala (MALTHUS, 1996, p. 251).

Como é sabido, o prognóstico catastrófico malthusiano não se concretizou. No entanto, as dificuldades de alimentar uma população crescente, especialmente em regiões mais pobres, ainda se fazem presentes no século XXI, apesar do aperfeiçoamento das técnicas de produção.

Segundo a ONU:

Por duas décadas, a demanda global por alimentos aumentou de forma constante, juntamente com o crescimento mundial da população, safras recordes, melhorias na renda e com a diversificação das dietas. Como resultado, os preços dos alimentos continuaram a declinar até 2000.

Mas, a partir de 2004, os preços para a maioria dos grãos começaram a subir. Embora tenha havido um aumento da produção, o aumento da procura foi maior.

Estoques de alimentos se esgotaram. E então, em 2005, a produção de alimentos foi dramaticamente afetada por incidentes meteorológicos extremos nos principais países produtores de alimentos. Em 2006, a produção mundial de cereais caiu 2,1%. Em 2007, o rápido aumento dos preços do petróleo aumentou os custos de fertilizantes e da produção alimentos.

Com os preços internacionais dos alimentos atingindo níveis sem precedentes, os países procuraram maneiras de isolar-se da escassez de alimentos e potenciais choques de preços. Vários países exportadores de alimentos impuseram restrições à exportação. Alguns principais importadores começaram a comprar os grãos a qualquer preço para manter o abastecimento interno.

Isto resultou em pânico e volatilidade nos mercados internacionais de grãos. Também atraiu investimentos especulativos a mercados futuros e opcionais de grãos. Como resultado, os preços subiram ainda mais.

Posteriormente, os preços das commodities alimentares pareceram estar se estabilizando. Mas os preços devem continuar elevados em médio e longo prazo, com consequências devastadoras para as populações mais vulneráveis do mundo (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2016b).

A questão da pobreza e a incapacidade de parcela da população mundial em conseguir prover sua subsistência decorrem do fato de o mercado produzir incongruências geradoras de desigualdades socioeconômicas e também pelos desarranjos climáticos produzidos pelo modelo de desenvolvimento.

Ao examinar as possibilidades para o futuro da humanidade, a Comissão insiste na questão da pobreza como elemento central dos graves danos ao meio ambiente:

As falhas que precisamos corrigir derivam da pobreza e do modo equivocado com que temos frequentemente buscado a prosperidade. Muitas partes do mundo entraram numa espiral descendente viciosa: os povos pobres são obrigados a usar excessivamente seus recursos ambientais a fim de sobreviverem, e o fato de empobrecerem seu meio ambiente os empobrece mais, tornando sua sobrevivência ainda mais difícil e incerta. A prosperidade conseguida em algumas partes do mundo é com frequência precária, pois foi obtida mediante práticas agrícolas, florestais e industriais que só trazem lucro e progresso a curto prazo (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 29).

Infelizmente são raras as vezes em que a Comissão aponta que a busca incessante da riqueza e do consumismo são os elementos geradores das conturbações ambientais. Porém mesmo quando a faz, coloca novamente a pobreza no centro das desordens naturais:

O desgaste do meio ambiente foi com frequência considerado o resultado da crescente demanda de recursos escassos e da poluição causada pela melhoria do padrão de vida dos relativamente mais ricos. Mas a própria pobreza polui o meio ambiente, criando outro tipo de desgaste ambiental. Para sobreviver, os pobres e os famintos muitas vezes destroem seu próprio meio ambiente: derrubam florestas, permitem o pastoreio excessivo, exaurem as terras marginais e acorrem em número cada vez maior para as cidades já congestionadas. O efeito cumulativo dessas mudanças chega a ponto de fazer da própria pobreza um dos maiores flagelos do mundo (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 30).

Dando continuidade ao entendimento sobre os danos ambientais causados pelos países pobres, a Comissão novamente situa a pobreza como sendo um dos principais atores da degradação ambiental:

(...) A maioria dos países pobres do mundo depende, para aumentar sua receita de exportação, de produtos agrícolas tropicais vulneráveis a relações comerciais instáveis ou em declínio. Muitas vezes, a expansão só é possível à custa do desgaste ecológico.

(...)

Dentro dos países, a pobreza foi exacerbada pela distribuição desigual da terra e de outros bens. O rápido crescimento populacional prejudicou a capacidade de melhorar o padrão de vida. Esses fatores, aliados a uma necessidade cada vez maior de explorar comercialmente terras boas (muitas vezes para cultivar produtos de exportação), levaram muitos agricultores de subsistência a se transferirem para terras ruins, tirando-lhes assim qualquer esperança de participarem da vida econômica de seus países. Pelos mesmos motivos, muitos lavradores nômades tradicionais, que antes derrubavam florestas, cultivavam suas lavouras e depois deixavam que as florestas se refizessem, não tem agora nem terra suficiente nem tempo para que as florestas se recuperem. Assim, muitas vezes as florestas estão sendo destruídas apenas para obter terras de cultivo de baixa qualidade, incapazes de sustentar os que as trabalham. (...)

Essas pressões se refletem numa incidência cada vez mais alta de catástrofes (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 31-32).

De modo equivocado, a Comissão não conseguiu compreender que os danos ambientais causados pela pobreza fazem parte de uma relação antagônica e desigual entre os países centrais e periféricos que o próprio Relatório aponta:

O comércio internacional de madeiras tropicais, por exemplo, é um dos fatores do desflorestamento dos trópicos, a necessidade de obter divisas faz com que muitos países em desenvolvimento cortem madeira a um ritmo mais acelerado que o de regeneração das florestas. A derrubada excessiva, além de esgotar os recursos que sustentam o comércio mundial de madeira, torna inviável a vida dos que dependem das florestas, aumenta erosão do solo e as inundações no curso inferior dos rios, e acelera a extinção de espécies e de recursos genéticos (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 73).

Ao indicar como elemento determinante para a degradação ambiental a busca de terras menos férteis para a subsistência, o aumento populacional ou o desflorestamento, ela não considera que são os países ricos que impõem esta condição desigual sobre os pobres.

Não resta dúvida de que as grandes catástrofes ambientais se encontram nos países economicamente pobres. Isso ocorre devido ao caráter exploratório ocorrido neles durante todo o século XIX e XX – sem considerar que a relação de exploração ocorreu a partir do século XVI⁴² –, já que os países ricos necessitavam de recursos naturais em abundância para sustentar seu crescimento econômico e aumentarem suas riquezas.

Além disso o desenvolvimento tardio do capitalismo nos países periféricos potencializou essa relação exploratória. No século XIX, os impérios europeus, dividindo e dominando vastos territórios da África e Ásia, comprovam esta sanha por recursos naturais. Hobsbawm (1988, p. 89) afirma:

Duas regiões maiores do mundo foram, para fins práticos, inteiramente divididas: África e Pacífico. Não restou qualquer Estado independente no Pacífico, então totalmente distribuído entre britânicos, franceses, alemães, holandeses, norte-americanos e – ainda em escala modesta – japoneses. Por volta de 1914, a África pertencia inteiramente aos impérios britânico, alemão, belga, português e, marginalmente, espanhol, à exceção da Etiópia, da insignificante Libéria e daquela parte do Marrocos que ainda resistia à conquista completa.

A dominação dos territórios afro-asiático pelas potências centrais do capitalismo industrial demonstra o desequilíbrio necessário para a manutenção do próprio sistema.

Nesse sentido, ao abordar o aumento da qualidade e do padrão de vida de determinados grupos humanos, o Relatório afirma que estes foram conquistados à custa de danos globais de

⁴² Eduardo Galeano (1982) em seu livro *As veias abertas da América Latina* demonstra a relação exploratória do processo colonizador dos países europeus na América. Referindo-se à exploração das colônias espanholas, afirma: “Entre 1503 e 1660, chegaram ao porto de San Lúcar de Barrameda 185 mil quilos de ouro e 16 milhões de quilos de prata. A prata transportada para a Espanha em pouco mais de um século e meio, excedia três vezes o total das reservas europeias. E é preciso levar em conta que estas cifras oficiais são sempre minimizadas” (p. 34). Analisando a exploração da América portuguesa, diz: “Entretanto, até meados do século XVII, o Brasil foi o maior produtor mundial de açúcar. Simultaneamente, a colônia portuguesa da América era o principal mercado de escravos: a mão-de-obra indígena, muito escassa, extinguiu-se rapidamente nos trabalhos forçados, e o açúcar exigia grandes contingentes de mão-de-obra para limpar e preparar os terrenos, plantar, colher e transportar a cana e, por fim, moê-la e purgá-la” (p. 73).

longo prazo, ao explorar grandes quantidades de matéria prima, energia, uso de produtos químicos e sintéticos.

Contudo, como observamos acima, o tratamento dado à pobreza é muito mais incisivo sem, contudo, evidenciar de que forma esta pobreza é produzida social e economicamente pelos mais ricos. É possível afirmar que há, nas análises do documento, distorções quanto aos verdadeiros produtores dos danos e desequilíbrios ambientais.

Fica nítido que a Comissão, apesar de ser formada por representantes dos diversos continentes, como demonstrado anteriormente, possui um desequilíbrio interno com relação aos seus componentes. Os membros dos países desenvolvidos, apesar de estarem em minoria – sete contra quinze –, conseguiram impor suas vontades junto aos demais.

A falta de força política e econômica de países como Sudão, Costa do Marfim, Guiana, Nigéria, Zimbábue, por exemplo, impossibilitou a contestação, no jogo político, de que é a riqueza, e não a pobreza, a geradora dos distúrbios ambientais. No próprio Relatório há indicações dessa assimetria:

As relações econômicas internacionais representam um problema particular para os países pobres que tentam administrar seu meio ambiente, porque a exportação de recursos naturais continua sendo fator de peso em suas economias, sobretudo no caso dos menos desenvolvidos. A instabilidade e as tendências de preços adversos enfrentadas pela maioria dessas nações impossibilitam-lhes administrar suas bases de recursos naturais com vistas a uma produção constante (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 72).

Outro fator que contribui para essa situação é a capacidade de os países mais ricos produzirem pesquisas científicas utilizadas de modo enviesado para sustentar posições políticas no bojo da discussão sobre os temas ambientais.

Após demonstrar quais são os atores e quais os danos ambientais causados, a Comissão propõe um novo estilo de desenvolvimento econômico. A tese central do relatório é de que a humanidade deve buscar um desenvolvimento que seja alternativo ao modelo clássico que visa apenas ao crescimento econômico, contudo:

Longe de querer que cesse o crescimento econômico, reconhece que os problemas ligados à pobreza e ao subdesenvolvimento só podem ser resolvidos se houver uma nova era de crescimento no qual os países em desenvolvimento desempenhem um papel importante e colham grandes benefícios (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 44).

Dessa maneira, o desenvolvimento sustentável foi definido como sendo o desenvolvimento que satisfaz as necessidades das gerações atuais sem comprometer as necessidades das gerações futuras. Para que exista tal desenvolvimento, o estudo afirma que é necessário “que todos tenham atendidas as suas necessidades básicas e lhes sejam

proporcionadas oportunidades de concretizar suas aspirações a uma vida melhor” (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 47). Isso é o que não ocorre com grande número de pessoas nos países em desenvolvimento e, atualmente, devido às crises econômicas, também nos países desenvolvidos⁴³, pois suas necessidades básicas (alimento, roupas, habitação, emprego) não estão sendo atendidas (idem, p. 46).

Nesse modelo propositivo de desenvolvimento sustentável, cujo cerne é o atendimento das necessidades básicas humanas, não fica claro como este modelo proporcionaria a objetivação desse mínimo, tendo em vista que o necessário para um indivíduo ou grupo de indivíduos pode não ser para outros, mesmo sendo as necessidades consideradas básicas (alimentação, vestuário, moradia).

Essa ambiguidade tende a se reproduzir porque a Comissão, apesar de ter ciência desta situação, não considerou que as necessidades básicas humanas são criadas subjetivamente, bem como são produtos histórico-culturais. Não obstante, o Relatório afirma que:

a satisfação das necessidades essenciais depende em parte de que se consiga o crescimento potencial pleno, e o desenvolvimento sustentável exige claramente que haja crescimento econômico em regiões onde tais necessidades não estão sendo atendidas (COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 47).

Fica novamente evidente que a força política dos países ricos (que monopolizam grande parte das vezes as instâncias decisórias da ONU), representados na Comissão, superou a dos países pobres. Ao afirmar que é necessário que haja crescimento econômico em regiões periféricas do mundo, os membros dos países centrais apontam para um novo movimento de dominação político-econômica daquelas. Isso porque os países periféricos pouco se desenvolveram em termos de educação formal durante o século XX.

Evidentemente que a ONU, por meio de suas Comissões, não proporia e nem propõe uma mudança radical no modelo de desenvolvimento, pois colocaria em risco a existência do próprio sistema capitalista. No entanto, propostas superficiais vêm se mostrando, ao longo de três décadas, incapazes de conjugar desenvolvimento econômico e proteção dos recursos naturais, fato concretizado pela formulação dos 17 ODS em 2015.

⁴³Em 2014, o Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF) publicou um relatório afirmando que, devido à crise econômica de 2008, cerca de 76,5 milhões de crianças e jovens estão vivendo na pobreza nos países desenvolvidos. (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2014a)

Há regiões na África, Ásia e América Latina com altos níveis de analfabetismo⁴⁴. Isso provoca baixo índice de desenvolvimento humano (IDH)⁴⁵, travando o desenvolvimento econômico, a criação de tecnologias, não proporcionando, assim, aumento na qualidade de vida das populações nacionais. Como consequência desse atraso, os países centrais, com o argumento de levar desenvolvimento para os países periféricos, na realidade exploraram recursos naturais e mão de obra, dando continuidade ao ciclo vicioso das desigualdades mundiais.

1.5 A IDEOLOGIA POR TRÁS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Afirmamos na introdução que o desenvolvimento sustentável é um fenômeno que tenta explicar uma dada realidade: a ambivalência entre desenvolvimento econômico e preservação dos recursos naturais. O fato é que como sendo fenômeno, ele esconde um pressuposto básico do sistema capitalista industrial: o de que com sua ideologia de crescimento e desenvolvimento infinito, a preservação dos recursos naturais se torna questionável.

O século XX foi o período de maturidade do sistema capitalista. Se durante o século XVIII – momento inicial da Revolução Industrial – e na primeira metade do XIX os frutos desta revolução ficaram restritos à Europa, a partir da segunda metade do século XIX iniciou-se o período de expansão das fronteiras do mundo produtivo, no qual o modo de produção capitalista fortaleceu suas estruturas. A partir de então, ocorreram danos aos recursos naturais jamais vistos na história do desenvolvimento humano.

Hobsbawm, analisando o período entre 1845 e 1870 naquilo que ele intitulou de a era do capital, aponta para uma expansão inicial do capitalismo jamais vista na história. Segundo ele:

Nunca, por exemplo, as exportações inglesas cresceram tão rapidamente quanto nos primeiros sete anos da década de 1850. Os produtos de algodão inglês, pioneiros na penetração no mercado por mais de meio século, aumentaram sua taxa de crescimento em relação às décadas anteriores. Entre 1850 e 1860, a taxa duplicou. Em números absolutos, o desempenho é ainda mais impressionante: entre 1820 e 1850, essas exportações cresceram em 1.100 milhões de jardas, mas entre 1850 e 1860, elas cresceram mais de 1.300 milhões. O número de máquinas de algodão cresceu de 100 mil entre os períodos de 1819 a 1821 e de 1844 a 1846 para o dobro disso na década de 1850 (HOBSBAWM, 2000, p. 54/55).

⁴⁴ Segundo o Relatório de Monitoramento Global de Educação para Todos (2013-2014) apoiado pela Unesco, o analfabetismo ainda é um sério problema para muitos países do mundo. Levando em consideração apenas o analfabetismo entre adultos, dez países em 2011 (Índia, China, Paquistão, Bangladesh, Nigéria, Etiópia, Egito, Brasil, Indonésia, Rep. Democrática do Congo) possuíam 72% do analfabetismo mundial. Fonte: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA (UNESCO) (2013-2014)

⁴⁵ PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (2014)

Essa expansão do capitalismo não ficou restrita ao setor têxtil. Outros setores que se tornaram fundamentais para o desenvolvimento industrial, como o de minério de ferro, também tiveram uma expansão exponencial no mesmo período.

Para dar vazão à produtividade desse novo modelo, houve a necessidade de se expandir as fronteiras além da Europa. As trocas comerciais se intensificaram. África, Ásia e América se tornaram novamente polos de exploração de matéria prima e de consumo, este último de modo muito restrito⁴⁶.

Sobre essa expansão geográfica do capitalismo, Hobsbawm (2000) afirmou:

Vamos medir mais precisamente a rede das trocas econômicas entre partes do mundo distantes entre si. As exportações britânicas para a Turquia e o Oriente Médio cresceram de 3,5 milhões de libras em 1848 para um máximo de dezesseis milhões em 1870; para a Ásia, de sete milhões para 41 milhões em 1875; para as Américas Central e Sul, de seis milhões para 24 milhões em 1872; para a Índia, de perto de cinco milhões para 24 milhões em 1875; para a Australásia, de 1,5 milhão para mais de 24 milhões em 1875. Em outras palavras, em 35 anos o valor das trocas entre a mais industrializada das economias e as regiões mais atrasadas ou remotas do mundo havia-se multiplicado por seis (HOBSBAWM, 2000, p. 82)

Se no período mercantil (século XV ao XVIII) a exploração dos continentes africano, asiático e americano pelas nações europeias estava ligada diretamente à interferência do Estado na economia (com auxílio da burguesia), com a intenção de fortalecer os cofres estatais, como afirma Dobb (1977):

À primeira vista poderia parecer que os ganhos fenomenais a auferir no comércio exterior nessa era agissem como freio sobre o investimento industrial, desviando o capital e o empreendimento para essa esfera mais lucrativa. Em certa medida isso certamente aconteceu, proporcionando um motivo pelo qual a nova aristocracia burguesa do período Tudor dedicou pouca atenção ao crescimento da indústria, e a engorda com os lucros fáceis das aventuras no exterior tão rapidamente se tornou reacionária. Alguns dos lucros dessas aventuras comerciais ultramarinas, na verdade, são assombrosos. Diz-se que Vasco da Gama regressou a Lisboa em 1499 com uma carga que pagava sessenta vezes o custo da expedição; quanto a Drake afirma-se ter voltado no *Golden Hind* com um saque avaliado entre meio e um e meio milhão de libras esterlinas, após uma viagem que custou £ 5000; e da Companhia da Índia Oriental afirma-se ter tido uma taxa média de lucros de cerca de 100% no século XVII. (...). No comércio africano, com seu lucrativo tráfico de escravos, uma ninharia com 50% era considerada ganho muito modesto e uma nova companhia formada para monopolizar aquele tráfico depois da Restauração recolheu lucros entre 100 e 300%.

A partir do século XIX a burguesia passa a ser a classe detentora do capital. Com o seu efetivo aparelhamento dos Estados nacionais, a exploração desses territórios potencializou-se,

⁴⁶ Durante o século XIX, ainda não existia o chamado consumo em massa. O consumo – que tornava possível as trocas comerciais entre as nações – estava restrito a uma parcela pequena da sociedade. O consumo de massa só aparecerá a partir da segunda década do século XX com a expansão do sistema fordista de produção industrial, que é baseado na produção em larga escala.

não apenas com a retirada dos recursos naturais, mas também na elaboração de mercados consumidores, já que a primeira e fundamental intenção da burguesia é o acúmulo de capital.

Sobre isso, Hobsbawm (2005) afirma que:

Entre 1870 e 1890, a produção de ferro dos cinco principais países produtores mais que duplicou (de 11 para 23 milhões de toneladas); a produção de aço, que agora passa a ser o indicador adequado do conjunto da industrialização, multiplicou-se por vinte (de 500 mil para 11 milhões de toneladas). O crescimento do comércio internacional continuou a ser impressionante, embora a taxas reconhecidamente menos vertiginosas que antes. Foi exatamente nessas décadas que as economias industriais americana e alemã avançaram a passos agigantados e que a revolução industrial se estendeu a novos países, como a Suécia e a Rússia. Muitos países ultramarinos recentemente integrados à economia mundial conheceram um surto de desenvolvimento mais intenso que nunca (...). O investimento estrangeiro na América Latina atingiu níveis assombrosos nos anos 1880, quando a extensão da rede ferroviária argentina foi quintuplicada, e tanto a Argentina como o Brasil atraíram até 200 mil imigrantes por ano. (HOBSBAWM, 2005, p. 58-59)

Esse surto expansionista do sistema e do processo industrial teve como consequência um elevado nível de endividamento internacional dos atores envolvidos (Estados e empresários), ocasionando, assim, a primeira grande crise do capitalismo devido à superlativa e prolongada queda dos preços – e, portanto, dos lucros – no mercado mundial, proporcionando assim, um período de baixo crescimento das economias.

A agricultura e o setor industrial sofreram enormemente no período citado. O primeiro sofreu com a concorrência estrangeira devido ao fato de o mercado internacional, em fins do século XIX, estar abarrotado de produtos de regiões remotas do planeta, que até então não possuía capacidade de concorrência ocasionada pelos custos de transporte.

Hobsbawm (2005) aponta que:

As consequências para os preços agrícolas, tanto na agricultura europeia como nas economias exportadoras ultramarinas, foram dramáticas. Em 1894, o preço do trigo era apenas pouco mais de um terço do que fora em 1867 (...). As décadas da depressão foram um mau momento para os agricultores de qualquer país envolvido com o mercado mundial. (HOBSBAWM, 2005, p. 60)

O setor industrial possuía seus próprios flagelos. O processo deflacionário ocasionado pela expansão da concorrência – em especial entre 1873 e 1896 – produziu também queda das taxas de lucro.

Afirma Hobsbawm (2005):

Uma grande expansão do mercado poderia mais que compensar essa redução, mas a rapidez do crescimento do mercado não foi suficiente, em parte porque a nova tecnologia industrial fez aumentar enormemente tanto o produto possível como o necessário (...), em parte porque o próprio número de produtos e economias concorrentes estava crescendo, aumentando, assim, significativamente a capacidade instalada total, e em parte também porque um mercado de massa para os bens de consumo ainda se desenvolvia devagar. Mesmo para os bens de capital, a combinação de uma capacidade instalada nova e aperfeiçoada a um uso mais eficiente do produto e às mudanças na demanda teria efeitos drásticos: o preço do ferro caiu 50% entre 1871-1875 e 1894-1898.

Outra dificuldade foi que os custos de produção eram, a curto prazo, mais estáveis que os preços, pois – com algumas exceções – os salários não podiam ser, ou não foram, reduzidos proporcionalmente, ao passo que as empresas também estavam sobrecarregadas com fábricas e equipamentos já obsoletos, ou em vias de se tornar; ou com fábricas e equipamentos novos e caros, que, dados os baixos lucros, demoravam mais que o previsto a se pagarem. (HOBSBAWM, 2005, p. 62)

Esse período de estagnação do crescimento econômico se relaciona diretamente ao liberalismo econômico – o século XIX foi o da plena realização das teses de Adam Smith –, no qual a não intervenção do Estado na economia proporcionou intensas disputas entre setores, especialmente o de matéria-prima (ferro, aço, alimentos). Além desse fator, havia também os obstáculos a serem superados. Pela primeira vez uma ampla concorrência no mercado europeu pressionava os valores das mercadorias para baixo, diminuindo assim os índices de lucratividade.

Esses obstáculos levaram os principais países industriais – Holanda, Suíça, Bélgica, Alemanha, Dinamarca, Áustria-Hungria, Itália, França, Suécia, Rússia, Espanha e EUA – a se lançarem num processo de proteção de suas economias a partir da elevação de tarifas alfandegárias (do período mercantilista), com exceção da Inglaterra – que potencializou os princípios do liberalismo (Hobsbawm, 2005).

Contudo, não foi a partir do protecionismo alfandegário que a economia capitalista mundial – em crise até meados de 1890 – se reorganizou e se refez. Tal feito foi conquistado a partir da elaboração de técnicas de “administração científica”⁴⁷ criadas por H. Ford e F.W.Taylor, além da ampliação dos mercados por meio das conquistas de novos territórios na África, o que proporcionou uma alavancagem de ouro para a Europa, proporcionando novos investimentos no setor produtivo (HOBSBAWM, 2005). Soma-se a esses fatores uma nova onda de inovação tecnológica: uso do petróleo e da energia elétrica como fontes de energia, desenvolvimento da química fina, criação do motor a combustão, desenvolvimento do aço, entre outros.

O novo modelo de gestão proposto por Taylor reordenou a forma de produzir e, portanto, lucrar. Após a segunda metade da década de 1890 até 1913 (início da 1ª Grande Guerra), o mundo viveu a chamada *belle époque*, período de grandes conquistas econômicas e de disputas entre as grandes potências mundiais, como aponta Hobsbawm (2005):

⁴⁷ O novo método de gerenciamento da produção elaborado por Taylor tem como finalidade o aumento da produtividade por trabalhador. São três os métodos de gerenciamento taylorista: “1) Isolando cada operário de seu grupo de trabalho e transferindo o controle do processo de trabalho do operário ou do grupo a agentes da administração, que diziam ao operário exatamente o que fazer e quanto produzir, à luz de 2) uma divisão sistemática de cada processo em unidades componentes cronometradas (estudo do tempo e do movimento), e 3) de vários sistemas de pagamento dos salários, o que incentivaria o operário a produzir mais”. (Hobsbawm, 1998, p. 71-2)

O mercado internacional dos produtos primários cresceu enormemente – entre 1880 e 1913 o comércio internacional dessas mercadorias quase triplicou – bem como, por conseguinte, tanto as áreas destinadas a sua produção com sua integração ao mercado mundial (...). A economia britânica deixou de ser a única totalmente industrializada (...). Se reunirmos a produção industrial e mineral (incluindo a construção), em 1913 os EUA forneceram 46% deste total, a Alemanha 23,5%, a Grã-Bretanha 19,5% e a França 11%. A Era dos Impérios, foi essencialmente caracterizada pela rivalidade entre os Estados (HOBSBAWM, 2005, p. 79-80)

O período de expansão do capitalismo industrial – reiniciado em fins do século XIX – proporcionou o primeiro grande conflito bélico moderno entre nações. Durante o quadriênio 1914-1918, o mundo industrializado lançou todas as suas forças para a produção de armamentos e de tudo que está envolvido em um conflito armado. A economia mundial paralisou-se, as transações comerciais – tão celebradas entre 1890 e 1913 – retrocederam e os países industrializados não possuíam mais para quem vender.

Os EUA, que só entraram no conflito em 1917, também tiveram sua economia paralisada, levando assim Henry Ford, o magnata da produção automobilística⁴⁸ norte-americana, a elaborar um novo formato de produção industrial e também de dinamismo da economia, como afirma Harvey:

A data inicial simbólica do fordismo deve por certo ser 1914, quando Henry Ford introduziu seu dia de oito horas e cinco dólares como recompensa para os trabalhadores da linha automática de montagem de carros que se estabelecera no ano anterior em Dearbon, Michigan. Mas o modo de implantação geral do fordismo foi muito mais complicado do que isso (HARVEY, 2013, p. 121).

O fordismo revelou a face, até então, mais produtivista e lucrativa do capitalismo industrial. Isso porque Ford inovou, a partir do gerenciamento taylorista e do sistema de produção em série (uso da esteira móvel por ele mesmo criado), a forma de como agilizar o processo fabril.

Nessa direção, Harvey (2013) afirma:

O que mais havia de especial em Ford (e que, em última análise, distingue o fordismo do taylorismo) era sua visão, seu reconhecimento explícito de que produção em massa significa consumo em massa, um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle e gerência do trabalho, uma nova estética e uma nova psicologia, em suma, um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista (HARVEY, 2013, p. 121).

Nessa perspectiva, o fordismo iniciou aquilo que mais tarde ficaria conhecido como sociedade de consumo de massa. Contudo, para se estabelecer como um sistema universal de produção em massa houve alguns episódios que Ford deveria equacionar: 1) a rotatividade dos trabalhadores; 2) a Europa ainda não tinha conhecido a produção em série (a indústria

⁴⁸No quarto capítulo, a questão automobilística brasileira será o objeto de nossa análise.

automobilística produzia apenas para uma seleta parcela da sociedade); 3) com a crise de 1929, evidenciou-se que a produção em massa não possuía uma demanda efetiva por tais produtos, o que mostrava efetivamente a necessidade de mecanismos estatais intervindo na economia, o que irá acontecer a partir da década de 1930 com o modelo econômico de J. M. Keynes (HARVEY, 2013).

Somente no pós 2ª Guerra Mundial é que ocorreu a maturação do sistema fordista. Nas palavras de Harvey (2013, p. 125):

O problema da configuração e uso próprios dos poderes do Estado só foi resolvido depois de 1945. Isso levou o fordismo à maturidade como regime de acumulação plenamente acabado e distintivo. Como tal, ele veio a formar a base de um longo período de expansão pós-guerra que se manteve mais ou menos intacto até 1973. Ao longo desse período, o capitalismo nos países capitalistas avançados alcançou taxas fortes, mas relativamente estáveis de crescimento econômico (...). Os padrões de vida se elevaram, as tendências de crise foram contidas, a democracia de massa, preservada e a ameaça de guerra intercapitalistas, tornada remota. O fordismo se aliou firmemente ao Keynesianismo, e o capitalismo se dedicou a um surto de expansões internacionalistas de alcance mundial que atraiu para a sua rede inúmeras nações descolonizadas.

Nesse sentido, fica claro que o sistema fordista de produção, mais a necessidade de reestruturação dos países atingidos pela guerra e a abundância de mão de obra tornaram-se os elementos fundamentais para o desenvolvimento do capitalismo industrial no século XX, ou pelo menos em grande parte dele, proporcionando, assim, o desenvolvimento de uma sociedade de consumo em massa.

Entretanto, a década de 1970 – quando se iniciaram as discussões acerca dos problemas ambientais durante a 1ª Conferência Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento em Estocolmo (1972), Suécia –, foi palco de uma crise econômica produzida pela queda na oferta de petróleo liderada pela Arábia Saudita, o que provocou a diminuição da produção industrial, ocasionando alta nas taxas de inflação, achatando o salário dos trabalhadores e diminuindo as taxas de lucros dos empresários.

Nesse momento, o modelo de produção industrial fordista foi colocado em questionamento pelas autoridades mundiais (políticos, cientistas, empresários) tendo em vista que a produção e o consumo em massa estavam produzindo alterações na base material do planeta, provocando riscos à sociedade e ao meio ambiente jamais observados. Desse modo, pela primeira vez se questionou quais eram os limites do crescimento econômico (discussão já antecipada pelo Clube de Roma) e da exploração do meio ambiente.

Para se compreender os desequilíbrios ambientais produzidos pelo estilo de desenvolvimento industrial ao longo do século XX, que forçaram a Comunidade Internacional a propor reformas e reajustes na condução da economia a partir dos anos 1970, torna-se

necessário compreender as raízes do próprio modelo econômico levado a cabo a partir das décadas iniciais do século passado.

1.5.1 A natureza destrutiva do capitalismo

Durante o último século, as ações antrópicas determinaram alterações no meio ambiente sobre as quais podemos afirmar que geraram desequilíbrios a ponto de ser possível dizer que há uma crise ambiental.

A relação da humanidade com o meio ambiente sempre foi antagônica. A subsistência dos grupos humanos depende exclusivamente da base material. Contudo, essa relação apesar de contraditória, nunca colocou em risco a própria existência humana.

No entanto, a partir da Revolução Industrial (século XVIII), o modelo de produção e consumo desenvolvido vem acarretando danos aos recursos naturais e, por consequência, à própria sociedade humana. A necessidade das nações industrializadas e dos seus respectivos mercados de ampliar suas áreas de exploração em busca de comércio e matéria-prima para maximizar suas taxas de lucro potencializa o antagonismo entre homens e natureza.

O estilo fossilista (ALTVATER, 1995) do industrialismo capitalista foi um dos principais elementos para a criação dos desequilíbrios ambientais durante o século XX. Para compreendermos essa desregulação do sistema capitalista e entendermos por que, até o atual momento, ele foi danoso ao meio ambiente natural e social, é importante levarmos em consideração a natureza de tal sistema. Para isso, Altvater (1995) propõe conceitos da física – sintropia (estado de um sistema fechado de elevada ordem) e entropia (medida do grau de desorganização do sistema) – para auxiliar na discussão.

Para o autor, o sistema capitalista industrial, que possui um caráter fossilista inerente, se utiliza de energia fóssil (portanto, acumulada por milhões de anos) – como petróleo, gás, carvão – para se reproduzir. Nesse caso, o sistema industrial retira de ilhas não renováveis de sintropia energia para a produção, resultando em um índice de entropia (desorganização do sistema) muito alto. Isso ocorre porque a quantidade da produção de bens exige uma quantidade cada vez maior de energia. Porém, as ilhas de sintropia (fluxo de energia), diferentemente do que se pensava há décadas, não são ilimitadas. Além desse fator, há o processo de desordem (alta entropia) provocado pela poluição no planeta.

Dessa maneira, pode-se compreender que o sistema industrial atual se utiliza, em um curto espaço de tempo, de ativos ambientais que foram organizados naturalmente durante milênios. O que significa que a capacidade de reposição desses ativos é infinitamente menor do

que o seu uso. Nas palavras de Altvater (1995, p. 48), “os limites da sintropia positiva e o inevitável crescimento da entropia em qualquer processo econômico revelam-se, portanto, uma barreira ecológica ao desenvolvimento”.

Essa desordem natural ambiental global, produzida pelo sistema industrial, leva-nos a compreender o desequilíbrio entre os países e a desordem do sistema como um todo. Ao longo dos últimos dois séculos, percebemos que territórios com grandes ilhas de sintropia (jazidas de petróleo, carvão mineral, gás, ouro, etc.) foram explorados com a intenção de promover a riqueza em alguns lugares específicos do globo. Apesar de participarem do modelo industrial de produção, esses países/territórios são apenas lugares de exploração. O uso desses recursos quase sempre ocorre em locais muitas vezes distantes de onde foram retirados. Logo, populações locais que deveriam se beneficiar da riqueza mineral extraída do seu espaço ficam apenas com os passivos ambientais e sociais. A lógica do mercado ao longo de décadas de exploração colocou milhões de pessoas em estado de extrema pobreza (Ásia, África e América Latina), ao passo que em outros lugares os benefícios econômicos e sociais causados pela exploração de riqueza nesses continentes são imensos.

Não restam dúvidas que o modelo fordista de produção industrial produz danos ao meio ambiente e à sociedade humana. Partindo desse pressuposto e de dois grandes desastres ambientais ocorridos nas décadas de 1950 e 1960 (Minamata, no Japão, e Londres, na Inglaterra), a Organização das Nações Unidas iniciou uma série de conferências para se debater a relação entre desenvolvimento econômico e meio ambiente.

Nota-se, entretanto, como visto na primeira parte deste capítulo, que a ideia de um desenvolvimento econômico que seja ambientalmente sustentável – apresentado em 1987 pela CNUMAD – está atrelada a um projeto ideológico, cujos atores centrais são os países de desenvolvimento industrial avançado, ou seja, os ricos.

Observamos que o Relatório Brundtland aponta, por diversas vezes, a pobreza como sendo o elemento central que trava a possibilidade de um desenvolvimento sustentável. Tomando esse posicionamento, torna-se evidente que os membros da Comissão – apesar de ter vários representantes de países pobres – são levados a se colocar a favor do discurso hegemônico dos países ricos.

Para compreender essa postura da Comissão Brundtland, é imperativo lembrar que durante os anos 1970 e 1980 o mundo entrou em uma recessão econômica importante – a Era do Ouro do capitalismo (Hobsbawm, 2001) havia desmoronado – e o elemento reestruturador encontrado pelos países ricos foi a chamada acumulação flexível (Harvey, 2013), em oposição

à rigidez do sistema fordista que dava sinais de esgotamento desde os anos 1960, como afirma Harvey:

De modo mais geral, o período de 1965 a 1973 tornou cada vez mais evidente a incapacidade do fordismo e do Keynesianismo de conter as contradições inerentes ao capitalismo. Na superfície, essas dificuldades podem ser melhor apreendidas por uma palavra: rigidez. Havia problemas com a rigidez dos investimentos de capital fixo de larga escala e de longo prazo em sistema de produção em massa que impediam muita flexibilidade de planejamento e presumiam crescimento estável em mercados de consumo invariantes. Havia problemas de rigidez nos mercados, na alocação e nos contratos de trabalho (especialmente no chamado setor “monopolista”). E toda tentativa de superar esses problemas de rigidez encontrava a força aparentemente invencível do poder profundamente entrenchado da classe trabalhadora (HARVEY, 2013, p. 135).

Para que tal acumulação fosse possível, eram necessárias novas formas de produzir, contratar pessoal e estabelecer novos mercados. Segundo Harvey (2013), essa acumulação é possível, pois:

(...) se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado “setor de serviços”, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas. (...) Ela também envolve um novo movimento que chamarei de “compressão do espaço-tempo” no mundo capitalista – os horizontes temporais da tomada de decisões privada e pública se estreitam, enquanto a comunicação via satélite e a queda dos custos de transporte possibilitaram cada vez mais a difusão imediata dessas decisões num espaço cada vez mais amplo e variegado (HARVEY, 2013, p. 140).

Assim, um novo sistema de gerenciamento e de produção foi alavancado definitivamente: o *toyotismo*. Surgido no Japão, esse modelo preza pela chamada produção *just in time* – na hora – ou seja, aquela em que não há estoques e a produção é feita por meio da demanda efetiva. A flexibilidade desse modelo propicia alterações na condução da produção de mercadorias, o que permite corrigir rapidamente os erros de planejamento, provocar novas demandas e alavancar o mercado consumidor sempre com novas necessidades. Com relação a essa nova dinâmica de produção, Harvey (2013) afirma que:

As economias de escala buscadas na produção fordista de massa foram substituídas por uma crescente capacidade de manufatura de uma variedade de bens e preços baixos em pequenos lotes.

(...)

Esses sistemas de produção flexível permitiram uma aceleração do ritmo da inovação do produto, ao lado da exploração de nichos de mercado altamente especializados e de pequena escala – ao mesmo tempo que dependeram dela. Em condições recessivas e de aumento de competição, o impulso de explorar essas possibilidades tornou-se fundamental para a sobrevivência. O tempo de giro – que sempre é uma chave da lucratividade capitalista – foi reduzido de modo dramático pelo uso de novas

tecnologias produtivas (automação, robôs) e de novas formas organizacionais (como o sistema de gerenciamento de estoques “*just in time*”, que corta dramaticamente a quantidade de material necessária para manter a produção fluindo). Mas a aceleração do tempo de giro na produção teria sido inútil sem a redução do tempo de giro no consumo. A meia vida de um produto fordista típico, por exemplo, era de cinco a sete anos, mas a acumulação flexível diminuiu isso em mais da metade de certos setores (como o têxtil e o vestuário), enquanto em outros – tais como as chamadas indústrias “*thoughtware*” (por exemplo, vídeo games e programas de computador) – a meia vida está caindo para menos de dezoito meses. A acumulação flexível foi acompanhada na ponta do consumo, portanto, por uma atenção muito maior às modas fugazes e pela mobilização de todos os artifícios de indução de necessidades e de transformação cultural que isso implica. A estética relativamente estável do modernismo fordista cedeu lugar a todo o fermento, instabilidade e qualidades fugidias de uma estética pós-moderna que celebra a diferença, a efemeridade, o espetáculo, a moda e a mercadificação de formas culturais (HARVEY, 2013, p. 148).

Nessa passagem Harvey nos dá a chave interpretativa e compreensiva de como o sistema toyotista, a partir de todas as inovações tecno-gerenciais, potencializou a sociedade de consumo que estava por meio do fordismo/keynesianismo dando sinais de esgotamento.

A rápida obsolescência – diminuição da vida útil – de um produto é o elemento fundamental para se potencializar o consumo social. Na lógica toyotista, um produto perde sua eficiência não porque houve o desgaste natural das funções, mas devido ao fato do constante lançamento de novos produtos com mais tecnologia⁴⁹. O processo de realização do capital, funda-se, nesse sentido, na ampliação de novos mercados proporcionados pela intensa inovação tecnológica e velocidade na produção, potencializada pela robotização das plantas industriais.

É nesse sentido que quando a Comissão Brundtland afirma que a pobreza é obstáculo ao desenvolvimento sustentável, o primeiro elemento a ser superado não é a crise ambiental, mas sim a crise econômica. Por esse motivo, tornava-se, e ainda se torna, impositivo que os países pobres conseguissem criar em seus espaços um mercado consumidor de massa, o que para isso se tornava fundamental o fim da miséria e da pobreza. Acabar com a miséria e a pobreza deveria ser um postulado, antes de tudo, humanitário, e não simplesmente para servir ao desenvolvimento e crescimento das economias nacionais.

O discurso produzido pela Comissão é visivelmente neoliberal, tendo em vista que a saída rumo a retomada do crescimento econômico passa pela ampliação dos mercados nos países pobres – daí a necessidade de, ao longo do Relatório, a Comissão colocar a pobreza no centro dos problemas para se alcançar o desenvolvimento sustentável. Dessa forma a pobreza, vista como a causadora da desregulação ambiental planetária, serve fundamentalmente para

⁴⁹Exemplo disso são os telefones celulares. Por meio do anexo I, observamos a existência de cinco modelos de aparelho celular da empresa norte-americana *Apple*. O modelo 5S foi lançado no mercado em setembro de 2013 e o último modelo lançado pela empresa, o 6S Plus, foi lançado em setembro de 2015. São cinco modelos em três anos.

sustentar essa expansão, já que em nome do equilíbrio ambiental as economias desenvolvidas teriam o papel de auxiliar as economias não desenvolvidas a alcançarem um patamar mínimo de crescimento econômico, o que faria com que tais nações se tornassem novos mercados consumidores.

Nesse âmbito, o discurso de defesa do meio ambiente, perpetrado pós anos 70 do século passado, possui um caráter salvacionista da economia mundial. Logo, entendemos que a ausência de debate no relatório sobre os padrões de consumo (produtivo e final) ocorre devido ao fato de estes serem a última etapa de realização da mercadoria, impulsionando as taxas de lucro – que são a mola propulsora do sistema capitalista. Refletir sobre um modo de vida no qual o consumo deva ser freado em nome da preservação ambiental é colocar em xeque a própria dinâmica do sistema econômico. Sobre isso, Cardoso e Vieira afirmam:

O desenvolvimento capitalista não é um modelo generalizável. Não é possível, espacial, material ou humanamente, que os padrões de consumo dos 10 ou 20% mais ricos sejam adquiridos por vastas populações. Seria preciso recursos naturais de quase duas vezes ao planeta Terra para isso. Eis aí a maior contradição do capitalismo. Sua perpetuação até o momento presente se deu pela expansão constante tanto do mercado consumidor, como da produção e conseqüentemente, da circulação de mercadorias. Ora, se não é possível manter a ampliação sem limites de uma dessas esferas, logo o modelo como um todo está em crise. As condições planetárias, perceptivelmente, não permitem a manutenção do mesmo padrão de crescimento. Daí o discurso do “desenvolvimento sustentável”, como projeto de manutenção do modelo com preocupações de ordem ecológica (CARDOSO e VIEIRA, 2011, p. 119/120).

Como veremos adiante, o fenômeno do consumismo – derivado de uma lógica de acumulação fordista/toyotista – surge no século XX para responder às necessidades dos países em desenvolvimento cujos mercados se abriam para a entrada de mercadorias (a exemplo do Brasil), somadas à ampliação dos mercados nos próprios países desenvolvidos (exemplo dos EUA), maximizando o acúmulo de capital.

Nota-se que com o crescente desenvolvimento de tecnologias, o consumo se amplia não só nos países desenvolvidos, mas também nos países em desenvolvimento. No quarto capítulo veremos, como exemplo, o setor automotivo, que é um dos setores principais na geração de emprego – devido à complexidade da sua cadeia produtiva –, mas promotor de danos socioambientais.

Nesse sentido, apenas uma ação radical, como a proposta pelo economista Nicholas G. Roengen em 1976, é que possibilitaria frear de algum modo os danos do sistema industrial capitalista. Cechin (2010) diz:

Georgescu propôs um programa de austeridade, um freio ao crescimento, para ser aplicado primeiro às economias avançadas. O Programa Bioeconômico Mínimo listava os seguintes pontos:

1) A produção de todos os instrumentos de guerra deveria ser proibida.

- 2) Os países não desenvolvidos devem ter ajuda dos países desenvolvidos para chegarem a um patamar de qualidade de vida.
- 3) A humanidade deveria gradualmente reduzir sua população até o nível em que pudesse ser alimentada apenas por agricultura orgânica.
- 4) Até que o uso direto da energia solar seja viável e generalizado, todo desperdício de energia deve ser evitado.
- 5) As pessoas devem se livrar da sede de bugigangas extravagantes como, por exemplo, carrinhos de golfe.
- 6) As pessoas devem se livrar da moda. É uma doença jogar fora um casaco ou um móvel enquanto ainda podem ser usados. Trocar de carro todo ano, então, é um crime bioeconômico. Se os consumidores se reeducassem para desprezar a moda, os produtores focariam na durabilidade.
- 7) Relacionado ao último ponto, é necessário que os bens duráveis sejam ainda mais duráveis e que sejam desenhados para serem consertáveis (CECHIN, 2010, p. 210).

As propostas radicais de Roengen não saíram do papel, até mesmo porque se fossem efetivadas, o sistema capitalista industrial perderia sua base que é a expansão constante das taxas de lucro, tendo em vista que dos sete pontos apresentados, cinco estão relacionados com alterações no sistema de produção e consumo, elementos que caracterizam o sistema econômico.

2 SOCIEDADE DE CONSUMO

O ato de consumir é intrínseco a qualquer sistema biológico. O consumo de energia – por via alimentar – é o fundamento para a existência e a reprodução de qualquer espécie no reino animal e vegetal. O consumo humano, no entanto, diferentemente de outras espécies, vai além da satisfação energética, cujo objetivo primordial é a manutenção da vida e da espécie, pois requer a produção de bens para dar sustentação à coletividade, o que o coloca diretamente em contato com a natureza.

No capítulo um, ao apresentarmos as discussões ambientais a partir do relatório Brundtland, afirmamos que a comissão não aponta o fenômeno do consumismo como fator decisivo na degradação ambiental. É somente em 1992, durante a Conferência Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (conhecida mundialmente como ECO 92), que as discussões acerca do estilo de consumo vieram à tona. Naquele momento entrou na agenda das instituições multilaterais o debate sobre o estilo de vida, baseado no hiperconsumo, tendo em vista a produção de interferências e desequilíbrios ambientais, como se afirma no capítulo quatro da Agenda 21 Global produzida durante a Conferência:

A pobreza e a degradação do meio ambiente estão estreitamente relacionadas. Enquanto a pobreza tem como resultado determinados tipos de pressão ambiental, as principais causas da deterioração ininterrupta do meio ambiente mundial são os padrões insustentáveis de consumo e produção, especialmente nos países industrializados. Motivo de séria preocupação, tais padrões de consumo e produção provocam o agravamento da pobreza e dos desequilíbrios (BRASIL, 2013b).

Nesse sentido, este capítulo tem como objetivo demonstrar que o consumismo, produzido pelo modelo de desenvolvimento econômico a partir do fim do século XIX, é uma das chaves para entendermos a degradação ambiental e também nos auxiliar na argumentação de que o desenvolvimento sustentável é uma falácia.

Para além da compreensão do consumo como satisfação das necessidades biológicas primárias, o objetivo deste capítulo é compreendê-lo em suas formas modernas de manifestação, ou seja, buscaremos inseri-lo no que a Sociologia vem chamando de sociedade de consumo. Diferenciamos o consumo de luxo, existente nas diversas sociedades humanas nas diferentes épocas históricas, do consumismo moderno para demonstrar que a chamada sociedade de consumo é fruto de imbricadas relações não só sociais, mas também econômicas e culturais.

2.1 O CONSUMO E A RELAÇÃO HOMEM-NATUREZA

Consumir, segundo a definição do dicionário Houaiss da Língua Portuguesa (2007, p. 815), significa “o ato ou efeito de gastar até o fim, dilapidar, causar o desaparecimento de”. Essa primeira definição, ampla, sem especificações, nos permite compreender, de modo ainda que superficial, que a relação do homem com a natureza não é nada harmônica, já que esta deriva de um modo de consumir diferente do estabelecido no reino animal. Neste reino, em qualquer das suas cinco classes (peixes, anfíbios, répteis, aves e mamíferos), não há possibilidade do desaparecimento completo, da dilapidação da base energética ou até mesmo da extinção de uma determinada espécie causada por outra, exceção feita à espécie humana (classe dos mamíferos).

A história do desenvolvimento humano mostra que essa relação entre o homem e a natureza e mesmo entre grupos humanos nunca foi equilibrada. Extinção de grupos humanos (como no caso dos indígenas da América, dos habitantes da Ilha de Páscoa) e de espécies da fauna e flora (causada pelas ações antrópicas) são exemplos do antagonismo homem-natureza. Nesse sentido, Cechin (2010) afirma:

A sobreutilização dos recursos ambientais é uma armadilha a que nenhum agrupamento humano está imune. Tais recursos parecem inesgotáveis e têm suas reduções mascaradas por oscilações ao longo dos anos. Muitas sociedades do passado sumiram por não terem conseguido lidar com seus problemas ambientais intimamente relacionados à sua reprodução material e seu desenvolvimento. Um exemplo de desastre ecológico do passado foi o da isolada Ilha de Páscoa, cuja civilização foi bem-sucedida por quase um milênio. O principal impacto ambiental de Páscoa, o desmatamento, foi agravado pela impossibilidade da emigração como válvula de escape e pela competição entre clãs e chefes que induziram à construção de estátuas cada vez maiores, requerendo mais madeira, cordas e alimentos, portanto, um uso mais intensivo do solo (CECHIN, 2010, p. 172/3).

Essa depredação – potencializada e ampliada pelas várias regiões do planeta ao longo do desenvolvimento das sociedades humanas – foi ganhando contornos ideológicos pelo caráter político-econômico-social, tal como ocorreu na relação entre a Europa e a América após o século XVI, e a Europa e a África nos séculos XIX e XX.

Além disso, podemos entendê-la também como fruto ideológico da tradição judaico-cristã, na qual biblicamente o homem é posto como um ser superior às demais espécies (animal ou vegetal):

Deus disse: façamos o homem à nossa imagem, como nossa semelhança, e que eles dominem sobre os peixes do mar, as aves do céu, os animais domésticos, todas as feras e todos os répteis que rastejam sobre a terra.

Deus criou o homem à sua imagem, a imagem de Deus ele o criou, homem e mulher ele os criou.

Deus os abençoou e lhes disse: sede fecundos, multiplicai-vos, enchei a terra e submetei-a; dominai sobre os peixes do mar, as aves do céu e todos os animais que

rastejam sobre a terra. Deus disse: Eu vos dou todas as ervas que dão semente, que estão sobre toda a superfície da terra, e todas as árvores que dão fruto e semente: isso será vosso alimento. A todas as feras, a todas as aves do céu, a tudo o que rasteja sobre a terra e que é animado de vida, eu dou como alimento toda a verdura das plantas e assim se fez (BÍBLIA..., 1993 p. 32).

O ocidente, como fruto ideológico desta tradição antropocêntrica, produz danos ao meio ambiente em escalas jamais vista na evolução humana. Isso se deve ao fato de que a humanidade, nesta tradição, é compreendido como imagem e semelhança de Deus e, portanto, posto como ser superior às demais espécies, visto que a ordem é dominar e subordinar todos os seres não semelhantes ao criador para servi-los.

Partindo para definições de áreas especializadas, verificamos que Sandroni (1999), em seu dicionário de Economia, apresenta o consumo como sendo:

Utilização, aplicação, uso ou gasto de um bem ou serviço por um indivíduo ou uma empresa. É o objetivo e a fase final do processo produtivo, precedida pelas etapas de fabricação, armazenagem, embalagem, distribuição e comercialização. Numa sociedade em que a divisão social e técnica é relativamente complexa, a apropriação e a transformação dos elementos da natureza são separadas, no tempo e no espaço, de seu uso para a satisfação de necessidades humanas (SANDRONI, 1999, p. 126).

Essa abordagem do consumo, sendo o resultado de processos sociais de produção e culturais de satisfação de necessidades, possui um elemento em comum com a definição corrente do dicionário da língua portuguesa: a ideia de que consumo é gasto. Sendo assim, esse elemento comum – o uso ou o gasto – leva-nos inicialmente a raciocinar a partir do argumento de que a sociedade humana é essencialmente predadora, não geradora de equilíbrios.

No entanto, essa predação via consumo nem sempre colocou em risco a existência da própria espécie humana – ainda que, como já mencionado, em alguns confrontos culturais tenha havido desaparecimento de grupos humanos e de espécies animais e vegetais. Na sociedade contemporânea, esse risco se potencializa devido ao modelo de desenvolvimento adotado nos últimos três séculos, o qual explora os recursos naturais numa velocidade maior do que a capacidade de reposição da biosfera.

2.2 LUXO: A ANTESSALA DA SOCIEDADE DE CONSUMO

O termo sociedade de consumo foi cunhado durante os anos 60 do século passado para definir o padrão de consumo ilimitado de bens duráveis e de artigos supérfluos nas sociedades de alto desenvolvimento industrial (SANDRONI, 1999).

Entretanto, os fundamentos desse tipo de sociedade podem ser encontrados a partir do século XVIII, com a definitiva chegada da burguesia ao *status* de classe consumidora por excelência e com o aparecimento da industrialização. Dessa maneira, se o século XVIII pode ser entendido como o ponto de partida para aquilo que no século XX será chamado de sociedade do consumo, o fenômeno do consumo nem sempre foi um fenômeno das massas sociais, sendo, em alguns períodos, de diferenciação social. Para demonstrar empiricamente esse fato, faremos uma incursão pela História com o intuito de apontar esses dois momentos distintos do consumo – o consumo como fenômeno apenas de grupos privilegiados e de distinção social e o consumo como fenômeno das massas.

Ao longo da história humana foi possível notar que o consumo ostentatório (construção de palácios, celebrações, vestuários, joias) de faraós, reis, rainhas, nobreza, aristocracia sempre existiu. O que confirma que, para além do consumo alimentar, o ser humano não se realiza com a mera satisfação biológica.

Segundo D'Angelo (2006)

No Egito, era a arquitetura o expoente máximo do luxo sagrado: para os reis, construía-se palácios e templos, tão magníficos por fora quanto por dentro, onde abundavam ornamentações feitas de ouro. Por meio deles, o luxo começava a servir também à ostentação, à exibição radical de riquezas, consumindo esforços e recursos do reino.

(...)

Os egípcios conferiam também grande importância às joias. Sempre muito coloridas, elas criavam um contraste com as roupas brancas que predominavam no vestuário. As peças muitas vezes traziam reproduções de animais que indicavam o *status* social de quem a usava. Porém, não só a joia ajudava a indicar a posição social do indivíduo; utilizar roupas era um indicativo, já que as classes baixas e os escravos andavam praticamente nus. As roupas dos reis, por exemplo, eram elaboradas com matérias-primas finas e ornadas com joias e pedras (D'ANGELO, 2006, p. 42-43).

Não apenas no Egito a construção de palácios representava a riqueza e a opulência de reis e rainhas. Entre os hebreus, há o Palácio de Salomão; na Babilônia, os Jardins Suspensos; na Grécia clássica, o Partenon; em Roma, o Coliseu.

Na Grécia helenística (séc. III a.C), apesar do luxo não ser o grande objetivo das cidades e das famílias, ocorre uma busca pelo conforto e pela beleza dos espaços públicos e privados. Sobre isso, Aymard e Ayboer (1993) afirmam:

Se as cidades se embelezam, as casas particulares não ficam atrás. Não se procura o grande luxo: faltariam à burguesia os meios materiais indispensáveis à sua realização. Mas essa deseja, para o conforto e bem-estar de sua existência familiar um quadro mais amplo, mais arejado, mais risonho. É também nessa época que adquire linhas precisas, menos no coração das velhas cidades do que nos seus bairros novos, o tipo de casa disposta em volta de um pátio com peristilo (...). Essa casa orna-se com placas de mármore, pinturas, mosaicos, estatuetas e estátuas. Seu mobiliário diversifica-se e enriquece-se, com leitos incrustados de marfim e com aplicações de metal precioso com tripés, lampadários e peças de ourivesaria. A boa mesa é altamente apreciada, sendo especialmente preferidos certos vinhos das ilhas ou da Ásia, em repastos cujo

número de convivas, em Atenas, uma lei suntuária julga conveniente limitar a trinta (Aymard e Ayboer, 1993, vol 2, p. 328-329).

Na Roma republicana – período de maior conquista territorial – as classes mais abastadas (patrícios, e agora os novos ricos, os cavaleiros) gozavam de riqueza e luxo, como afirmam Aymard e Ayboer (1993):

Desde o século I a.C., ao contrário, o luxo tornou-se o corolário de uma certa classe social; Cícero criticava seu amigo, o cavaleiro Ático, por sua excessiva moderação. Era preciso possuir residência particular e jardins em Roma, casa com estátuas, parques e viveiros em diversas regiões da Itália, especialmente nas margens da Campânia onde a boa sociedade passava o verão. Era necessária uma numerosa tropa de escravos de uso pessoal, além de secretários, cocheiros e empregados; o fato de Pompeu, em sua fuga, ser forçado a desatar sozinho os seus sapatos constituíam o cúmulo da desgraça, e Cícero, em cinco meses do ano 44 a.C gastou 200.000 sestércios exclusivamente na sua vida privada (Aymard e Ayboer, vol. 3, 1993, p. 203).

Durante a Alta Idade Média (séc. V – X), é sabido que houve, a partir do século VIII, as invasões islâmicas na península ibérica, o que provocou a feudalização e o enfraquecimento da Europa como um dos centros comerciais do mundo. Contudo verifica-se os últimos vestígios de comércio de luxo para servir a alta aristocracia, como afirma Perroy (1994, p. 178): “de um lado, com efeito, prossegue a importação de produtos orientais de elevadíssimo preço, especiarias, perfumes e sobretudo tecidos de alto luxo, para uso da aristocracia laica e religiosa”.

Com a ascensão do islamismo, ocorreu o fortalecimento do comércio no Oriente Próximo, o que favoreceu as trocas comerciais entre o mundo muçulmano e partes da Europa e do Extremo Oriente. Não resta dúvida de que esse intercâmbio comercial tinha como função satisfazer as necessidades das classes superiores árabes. Perroy (1994) afirma:

Este comércio de grande alcance abrange exclusivamente matérias-primas de primeira necessidade e produtos de luxo destinados aos grandes personagens. O mundo muçulmano importa especiarias do Extremo Oriente (pimenta, sobretudo); pedras preciosas e marfim da Índia e da África, ouro do Sudão, a seda chinesa, além da seda nativa, das madeiras preciosas – aloés e sândalo – da Indonésia e até madeiras de construção da Ásia Menor e da Europa, peles, peliças, mel e cera da Rússia (...). No interior das regiões muçulmanas trocam-se a seda do Cáspio, o algodão, o incenso da Arábia, as pérolas e esponjas de Omã, quase todos os metais, em que as regiões árabes eram pobres, enquanto o Irã, a Ásia Menor, a Alta Mesopotâmia, o Magreb e a Espanha possuíam-nos em abundância (PERROY, 1994 vol. 6, p. 230-231).

Na transição da Alta para a Baixa Idade Média (ano 1000) surgem fortalecidos os cavaleiros, que, devido à condição de nobreza (suserano ou vassalo)⁵⁰, queriam aumentar seu

⁵⁰A sociedade europeia da Idade Média caracterizava-se pela hierarquização estamental. Havia três estamentos distintos, são eles: Clero, Nobreza e Servos. Entre os nobres havia os suseranos e os vassallos. A diferença era que o suserano era um nobre com maior poder e o vassallo com um de menor poder. Contudo, no feudalismo, o vassallo poderia tornar-se suserano de um outro nobre de menor poder. Isto ocorria por meio da doação de um feudo – que poderia ser uma porção de terras, um trecho de estrada – para se cobrar pedágio -, ou mesmo uma res de animais.

prestígio perante a sociedade a partir da conquista de títulos nobiliárquicos e pela demonstração da posse de bens. Perroy (1994) assim afirma:

Quanto aos cavaleiros, sacrificam suas disponibilidades, em numerário sobretudo, ao prazer de aparecer, de brilhar nas assembleias mundanas – uma das satisfações essenciais do nobre. Não mais se contentam com os produtos de seus domínios e da indústria doméstica. Acostumam-se ao luxo; luxo da mesa: apraz servir aos hóspedes gêneros raros, vinhos das regiões do Norte e especiarias de toda a parte; luxo de adorno: abandonam-se os tecidos vulgares em favor das peles, dos estofos exóticos e preciosos, dos panos de cores incomuns. O gosto pelos belos objetos de importação, que jamais se extinguiu e mantivera uma corrente de comércio à longa distância nas épocas da mais estreita contração econômica, desabrocha bruscamente e suscita uma nova expansão do negócio de luxo (PERROY, 1994, vol7. p. 45).

Verifica-se também, durante a Baixa Idade Média que não era apenas o luxo dos nobres que os distinguiam do restante da sociedade. As festas, o que nela se consumia e o número de convidados também o faziam. Flandrin (1991), analisando as questões do gosto alimentar na Idade Média, cita uma festa na qual a quantidade de alimentos postos para serem consumidos é no mínimo pantagruélico. Diz ele:

o banquete oferecido por ocasião da sagração do arcebispo de York, George Neville, chanceler da Inglaterra, no sexto ano do Reinado de Eduardo IV (1466-1467). Foram consumidos cerca de quatro toneladas de trigo (trezentos quarters), trezentos tonéis de cerveja e cem de vinho, um barril de hipocraz, 104 bois, seis touros selvagens, mil carneiros, 304 vitelas, 304 porcos, quatrocentos cisnes, 2 mil gansos, 2 mil leitões, quatrocentas tarambolas, 1200 codornas, 2400 aves chamadas *rees*, 104 pavões, quatrocentos patos selvagens e cercetas, 204 grou, 204 cabritos, 2 mil frangos, 4 mil pombos, 4 mil coelhos, 204 alcaravões, quatrocentas garças, duzentos faisões, quinhentas perdizes, quatrocentos tetrazes, cem maçaricos, mil garçotas, quinhentos cervos, gamos e cabritos monteses, aos quais se acrescentaram 4 mil patês fritos de veação, mil pratos de gelatina multicolor e 3 mil gelatina de uma só cor, 4 mil tortas frias, 3 mil pratos de creme, seiscentos lúcios e oitocentas breimas, doze marsuínos e focas, e ainda uma quantidade de especiarias, doces e *waffles* (FLANDRIN, 1991, p.282-284).

E toda essa comida foi para servir:

(...) 2500 comensais apinhados ao redor de mesas incontáveis nas salas e nos salões, nas galerias e nas cozinhas do castelo, a esses devemos sem dúvida acrescentar a arraia-miúda da cidade e das vizinhanças, que não encontrou lugar no interior, mas que certamente se empanturrou com o que os 2500 convidados e domésticos não consumiram.

Os festins desse tipo informam-nos menos sobre o requinte ou a vulgaridade do gosto das elites medievais que sobre a maneira como se estabelecia o prestígio social na Idade Média (FLANDRIN, 1991, p. 282-284).

Salta aos olhos o volume do que foi consumido. No entanto, não pode passar despercebido o fato de que a população que não participou da festividade no interior do castelo também comeu – comeu as sobras e se “empanturrou”.

Um segundo exemplo sobre o consumo de luxo na Renascença (1300 a 1530), segundo D’Angelo (2006):

No ramo da joalheria, o Renascimento representou um período de grande evolução. Houve um incremento no uso de joias, derivado da maior variedade de modelos e gemas disponíveis. Nas cortes, especialmente no século 16, todas as roupas eram fartamente enfeitadas com joias, e o uso de anéis rebuscados, uma constante. Homens exibiam joias tanto quanto ou mais do que as mulheres; eles foram os maiores usuários até a metade do século 16, período a partir do qual as mulheres passaram a fazer uso mais intenso deste adorno (D'ANGELO, 2006, p. 47-48).

Certamente esse tipo de consumo, que supera as chamadas necessidades básicas, esteve restrito a grupos específicos das sociedades precedentes. Na história, grupos subalternos (camponeses, artesãos, comerciantes) sequer possuíam, parte das vezes, o mínimo necessário para satisfazer as necessidades biológicas diárias. Além dessa falta, o luxo era proibitivo através das leis suntuárias, criadas em diversos períodos da História, cuja real intenção – e não a oficial, que era a de não corromper o caráter – era a de não permitir que classes inferiores ascendessem também ao consumo ostentatório. Assim, D'Angelo (2006) afirma que:

As primeiras leis suntuárias datam de aproximadamente 200 a.C. e representam a medida mais enérgica e autoritária que as nações impuseram para combater o luxo e os “perigos” do desejo. As leis regulamentavam, por exemplo, a quantidade de ouro que uma pessoa poderia possuir, o uso de roupas coloridas, o número de convidados dos banquetes, o cardápio dos jantares, o valor da prataria usada nas festas e o vinho a ser servido.

Mas estas regras não encarnavam somente o papel de defesa do interesse público e da preservação da moral coletiva; representavam, também, interesses hierárquicos do topo da pirâmide social, empenhada em preservar as diferenças e impedir expressões de riqueza e prosperidade material de outras classes. As leis não atingiam as classes trabalhadoras, a rigor. Atingiam sim aquelas que poderiam ameaçar os níveis acima, como as classes intermediárias. As leis funcionavam então como forma de perpetuar a oligarquia romana (D'ANGELO, 2006, p. 44-45).

Na França e Inglaterra do período moderno, também segundo o autor, havia leis suntuárias com a intenção de regular a sociedade. Na França, por exemplo, as distinções sociais eram dadas pela posse ou não de ornamentos em ouro, a prata nos tecidos. Na Inglaterra – ainda no período medieval – proibiu-se a importação de vestuário, exceção feita à Família Real (D'ANGELO, 2006, p. 47).

Corroborando com a ideia de que o luxo foi o elemento primordial para se entender a gênese do consumismo moderno, Veiguinha⁵¹ (2004) busca no renascimento econômico das repúblicas italianas o ponto de partida para tal compreensão:

Falar de gênese ou nascimento do luxo e das suas primeiras implicações econômicas, sociais e culturais é falar sobretudo das repúblicas urbanas italianas, que foram durante muito tempo um sistema de referência para a superação dos costumes rústicos do mundo feudal. Para além de Génova, Pisa, Florença, destacou-se Veneza,

⁵¹Joaquim Jorge Veiguinha (2004), em sua obra *O Luxo na Formação do Capitalismo*, faz um longo e minucioso estudo sobre como o luxo nas sociedades europeias ocidentais teve papel fundamental para o desenvolvimento do capitalismo. Apresenta, ao final de seu ensaio, a tese na qual o consumismo do século XX é fruto do desenrolar histórico de grupos sociais opulentos.

verdadeiro centro de irradiação dos novos costumes, das novas necessidades e dos novos modos de satisfazê-las.

(...)

As cidades italianas e flamengas foram as precursoras deste luxo moderno. Foi também na Lombardia, na Toscana, na França do Norte, regiões em que estas comunidades urbanas se situavam, que o sistema feudal iniciou seu declínio. De facto, as crescentes necessidades de luxo dos senhores feudais criadas pelo alargamento da própria esfera das trocas e, com estas, dos próprios contactos sociais, levou-os a converter uma parte crescente de suas rendas fundiárias em dinheiro para poderem adquirir as novas mercadorias produzidas nas cidades ou importadas do estrangeiro (VEIGUINHA, 2004, p. 34-35).

Veiguiha (2004, p. 34-35), confirmando a tese de que o consumo de produtos de luxo ficava restrito a grupos socialmente privilegiados, afirma: “certamente que este luxo, tal como qualquer outra forma de luxo, era acessível apenas a uma minoria restrita de indivíduos: primeiro, aos grandes senhores nobres e eclesiásticos, depois aos grandes burgueses”.

Com o advento das grandes navegações, a ascensão da burguesia enquanto classe promotora do desenvolvimento econômico dos estados nacionais e a Reforma Protestante – especialmente a de João Calvino⁵², na qual o acúmulo de riqueza passava a ser visto como sinais da benevolência de Deus –, o consumo do luxo, do século XVIII em diante, deixa de ser visto como corrupção do caráter, como era entendido pela Igreja Católica. Pelo contrário, passa a ser visto como forma de acumulação de riquezas e emulação social. D’Angelo (2006) afirma:

A justificação instrumental do luxo ocorria num momento em que a burguesia começava a ostentar produtos antes restritos à nobreza. O consumo passava a servir cada vez mais à emulação social. Os que ascendiam economicamente funcionavam como referenciais de gosto, os quais todos os demais, abaixo, procuraram imitar. Mesmo as mais resistentes – aquelas de rigorosa formação religiosa – acabavam por ceder às tentações do consumo de luxo e a fazer parte do jogo de imitação e desejo. (D’ANGELO, 2006, p. 50)

Com efeito, o início da virada cultural com relação ao consumo foi a ascensão da burguesia. Segundo Veiguiha (2004):

De facto, esta nova forma de luxo tende a evoluir no tempo, vendo as suas fronteiras recuarem cada vez mais à medida que o processo de urbanização, o desenvolvimento da indústria e das trocas e a formação de uma classe média urbana se afirmavam. Contrariamente ao fausto, o que foi luxo no passado pode transformar-se mais cedo ou mais tarde numa fruição ao alcance de um número maior de indivíduos. (VEIGUINHA, 2004, p. 35)

⁵² O catolicismo entendia que a vida contemplativa (ascética) e frugal era a melhor forma de se buscar o reino de Deus. O protestantismo, em seu início (século XVI e XVII), também entendia que a contemplação e a frugalidade eram os caminhos que levavam a Deus. Por meio da reforma calvinista, a ética dos protestantes ganha nova concepção. Segundo M. Weber, em sua célebre obra *A ética protestante e o espírito do capitalismo* de 1905, o capitalismo como conhecemos se funda em uma nova forma de vida. Frugal em seu início, porém poupando suas riquezas, a burguesia será a classe promotora e definitiva do desenvolvimento capitalista. Weber (2000, p. 124) afirma: “Combinando essa restrição do consumo com essa liberação da procura de riqueza, é óbvio o resultado que daí decorre: a acumulação capitalista através da compulsão ascética à poupança. As restrições impostas ao uso da riqueza adquirida só poderiam levar a seu uso produtivo como investimento de capital.”

A ascensão da burguesia, na transição do século XVI para o XVII, enquanto classe detentora do poder econômico, mas não político, exigia dela um posicionamento social cuja função era fazer frente à nobreza – esta detentora do poder político, mas não mais do econômico.

Assim, para a burguesia, o consumo de produtos que até então apenas a nobreza e a aristocracia consumiam tornava-se a partir daquele momento o elemento simbólico para se alcançar o posicionamento social desejado. Afirma D'Angelo (2006):

Os burgueses que enriqueciam eram, possivelmente, os mais ávidos consumidores de supérfluos, pois viam neles a oportunidade de reconhecimento social que ainda lhes faltava. Procuravam adquirir hábitos refinados, copiados dos aristocratas, e compravam produtos de luxo. Não consumiam tanto pelo prazer, é verdade, e sim pelo desejo de aproximar-se do topo da sociedade.

Desejo de pertencimento que fez surgir, na França, a Indústria da imitação: produtos semelhantes aos de luxo, com materiais mais baratos e produção em série, atendiam à demanda dos que queriam sentir-se um nível acima daquele que realmente ocupavam na sociedade. Esses produtos similares refletiam a massificação do desejo: mesmo que o luxo, obviamente, não se popularizasse, sua imitação provava que era alvo de cobiça em todas as classes sociais (D'ANGELO, 2006, p. 54).

Esse embate entre a aristocracia – possuidora da tradição, do refinamento dos costumes (alimentares, comportamentais, de vestuário)⁵³ – e os novos ricos – a burguesia – pode ser visto a partir dos elementos que os distinguiam socialmente. Não era a posse de um bem de consumo que tornava o novo rico detentor de um novo *status* social. Faltava a eles a tradição, a linhagem de sangue, tudo isso simbolizado na posse de bens cujas marcas do tempo designavam os elementos aristocráticos.

McCracken (2003) aponta que uma dessas marcas nos bens de tradição familiar – especialmente nos móveis, que se passavam de geração a geração e que, portanto, eram o símbolo de demarcação entre classes sociais – foi a pátina⁵⁴. À burguesia não adiantava possuir bens de consumo semelhantes ao da aristocracia, pois não era a simples posse do objeto que os posicionavam lado a lado. Afirma ele:

Uma família elisabetana (do século XVI) usava pratos de prata para reivindicar status (Jones 1917). Utilizava-os para representar sua posição elevada, riqueza, opulência e

⁵³ Norbert Elias traz em sua obra *O Processo Civilizador: Uma História dos Costumes (vol I)* um estudo aprofundado sobre a disputa entre nobreza – sociedade de corte – e a nova classe – a burguesia. Um dos elementos apresentados para demarcar a distinção social entre nobreza e burguesia foi o advento das regras de etiqueta, dos chamados bons modos.

⁵⁴ Explicando o que é a pátina, McCracken afirma: “A pátina é, em primeiro lugar, uma propriedade física da cultura material. Consiste nos pequenos signos da idade que se acumulam na superfície dos objetos. Móveis, prataria, cutelaria, construções, retratos, joias, roupas e outros objetos de manufatura humana sofrem um gradual afastamento de sua condição intacta original. Conforme entram em contato com os elementos e com os outros objetos do mundo, sua superfície original adquire, ela própria, uma outra espécie. Conforme vão sendo continuamente mordidos, lascados, oxidados e usados, esses objetos começam a adquirir ‘pátina’” (p. 54).

gosto. Tomada por si mesmo, esta reivindicação de status não teria necessidade da pátina. Pratos perfeitamente novos, inteiramente livres de pátina, poderiam fazer um constrangedor apelo visual a uma alta posição. Mas a pátina adicionava algo vital a este simbolismo. Demonstrava que o simbolismo de status dos pratos tinha fundamento. Dizia que os donos dos pratos não eram aspirantes ao seu simbolismo. Funcionava como uma espécie de prova da longevidade da família e da duração de seus status de bem-nascidos (McCRACKEN, 2003, p. 54).

McCracken, citando Cooper (1970: 16) e Ferne (1586:87) – comentaristas do período elisabetano –, afirmava que a pretensão dos novos ricos do referido período de participar da aristocracia desaparecia quando se exigiam a prova das cinco gerações:

Este era o número de gerações que era exigido para uma família acumular honra e posição suficientes para ser encarada como plenamente nobre. Somente um período tão longo quanto este poderia lavar a mácula da vulgaridade plebeia. Somente um aprendizado social desta duração poderia contemplar uma família com direitos de plena participação nos privilégios da posição nobre.

(...)

A expectativa era a de que a família dedicasse sua riqueza à aquisição de um estilo de residência, de vestuário, de mobiliário e de hospitalidade que caracterizava aqueles que eram de posição elevada (McCRACKEN 2003, p. 61).

Flandrin (1991) também nos apresenta a busca incessante da burguesia pela ascensão social a partir do consumo. Afirma:

Sabemos que no século XVII as antigas famílias aristocráticas sentiram-se ameaçadas pela ascensão dos *parvenus*⁵⁵ e que essa ameaça era real. Sabemos das lutas que elas travaram no plano político para conservar um pouco de poder: seu programa de reação nobiliária, enunciado meados do século XVII, concretizou-se em grande parte no XVIII. Todavia, essa rivalidade com os burgueses enriquecidos ocorria também no plano mais simbólico do fausto. (...). Desde alguns séculos reis editavam leis suntuárias para combater a insolência dos burgueses enriquecidos. De nada serviam. Não impediam esses burgueses de vestir-se como grandes fidalgos. Comprar cargos públicos e títulos de nobreza, terra, castelos, construir mansões luxuosas e realizar faustosos festins. (FLANDRIN, 1991, p. 302)

Fica claro que o que está em questão é o jogo pela permanência de uma classe (nobreza e aristocracia) em seu status social – diferenciado pelo gosto, modo, vestuário, cujo universo simbólico foi elaborado ao longo dos séculos – contra uma outra (a burguesia) que busca a ascensão de *status* por meio do consumo, devido ao fato desta não possuir elementos simbólicos representativos de tradição familiar.

Torna-se evidente que, no período em voga (século XVI), há uma fissura inicial na sociedade rigidamente hierarquizada, na qual o *status* era definido pelo nascimento. O burguês – elemento central dessa fissura – possuidor de dinheiro, mas não de *status* privilegiado, se vê com possibilidades de quebrar a imobilidade social das sociedades precedentes. Possuir capital econômico foi o primeiro passo para, em seguida, buscar o capital social.

⁵⁵ Novos ricos, a burguesia.

Como vimos na sociedade inglesa do século XVI, a nobreza, vendo-se ameaçada, implantou a regra das cinco gerações, cujo objetivo era permitir a ascensão dos novos ricos sem, contudo, quebrar a tradição. McCracken, (2003) afirma:

Para acomodar estas duas realidades potencialmente hostis, era necessário dotar-se de algum modo de absorver a nova riqueza sem romper com a ordem social. Era necessário permitir o ingresso dos novos ricos na hierarquia, mas não de uma maneira que corrompesse a hierarquia de status existente ou que encorajasse embusteiros. A regra das cinco gerações satisfazia essa exigência: viabilizava a entrada, mas somente com o tempo e somente depois de um processo de qualificação. A virtude da pátina era que ela permitia a esta sociedade tornar publicamente demonstrável em que posição os indivíduos estavam. A pátina fazia com que aqueles que apenas gozavam de riqueza, mas que ainda não estavam qualificados para uma posição elevada pudessem ser identificados como tal. Ela marcava aqueles que haviam completado seu aprendizado. (MCCRACKEN, 2003, p. 62)

Assim o consumo tornava-se, ainda que gradativamente, arma poderosa nas mãos da burguesia a partir do século XVI. Com a expansão comercial devido às grandes navegações e o fortalecimento dos Estados Nacionais, não houve como reis e nobreza não incorporarem a importância econômica da burguesia no jogo de poder, tendo em vista que, apesar de não possuir o refinamento da aristocracia, tornava-se cada vez mais detentora do capital necessário às novas conquistas ultramar.

Vemos aqui um período histórico fundamentalmente importante para nos auxiliar no entendimento da sociedade de consumo do século XX. Podemos afirmar que o fundamento de tal sociedade está posto neste momento. A revolução comercial do século XVI proporcionou a criação definitiva da figura do consumidor, que ao longo dos séculos subsequentes fortaleceu-se, criando, assim, uma nova categorização de sociedade, a do consumo.

De acordo com Slater (2001), que busca no século XVI as raízes da cultura do consumo⁵⁶, a partir desse momento:

o consumo passa a ser compreendido de formas caracteristicamente modernas e onde formas do consumo caracteristicamente modernas começam a aparecer. É também o período no qual podemos ver com clareza de que maneira a cultura do consumo e a modernidade estão inextricavelmente entrelaçadas (SLATER, 2001, p. 24).

Grant McCracken (2003) também coloca o século XVI como o período fundante da sociedade de consumo. Exemplifica esse fato a partir da corte inglesa do fim do século XVI e início do XVII:

Nos últimos vinte e cinco anos do século XVI, ocorreu um espetacular *boom* de consumo. Os homens nobres da Inglaterra elisabetana começaram a gastar com um novo entusiasmo e em uma nova escala. Neste processo, eles transformaram dramaticamente seu mundo de bens e a natureza do consumo ocidental (...).

⁵⁶ Don Slater (2001) não utiliza o conceito sociedade de consumo, mas de cultura do consumo.

Esse surto de gastos pode ser atribuído a dois importantes desenvolvimentos no período. Primeiro, Elizabeth I utilizou a despesa como um instrumento de governo. (...). Os objetos, especialmente no contexto de uma corte fortemente cerimonial, podem se prestar a comunicar a legitimidade do monarca para governar, aspirações para o governo, qualidades de poder e de majestade e, finalmente, um status divino conforme um indivíduo é visto progressivamente em termos místicos, religiosos e literários.

(...)

O segundo fator responsável pelo *boom* de consumo do século XVI foi a competição social que tomou lugar entre a nobreza elisabetana. A posição dos nobres do século XVI era difícil (McCRACKEN, 2003 p. 30-31).

Segundo o autor, a dificuldade dos nobres advinha do fato de que a rainha Elizabeth lançou as despesas da corte inglesa à nobreza. Os nobres, ávidos pelo *status*, não vacilaram em responder à rainha, gastando, portanto, pequenas fortunas para terem a sua atenção. A artimanha política do monarca, cujo objetivo final era a condução do país e sua permanência no poder, transformou o consumo na Inglaterra. Como afirma McCracken (2003):

Quando os nobres começaram a estabelecer novos padrões de consumo, como resultado da instigação de Elizabeth e de suas próprias ansiedades por status, começaram também a mudar a natureza fundamental tanto da família quanto da localidade elisabetanas. Tais mudanças tiveram suas próprias profundas implicações para o consumo deste período e dos posteriores na história da Inglaterra (McCRACKEN, 2003, p. 32).

A disputa entre nobres, impulsionada pela rainha Elizabeth, e entre nobres e burguesia – que estava se iniciando nas práticas de consumo – provocou alterações no modo de vida dessas sociedades. Novamente McCracken (2003) aponta:

Os nobres, por outro lado, descobriram-se gastando reativamente, não apenas porque Elizabeth demandava que o fizessem, mas também em função da presença, com a qual não estavam habituados, de competidores sociais que os instigavam a consumir. O aumento progressivo desta despesa significou que, muito cedo, estes nobres tornaram-se escravos do consumo competitivo (McCRACKEN, 2003, p. 35).

Nessa passagem, fica evidente que não podemos falar na existência de uma sociedade de consumo nesse período, mas é notório que os fundamentos de tal sociedade começaram a ser elaborados nesse momento e se desenvolverá ao longo dos séculos seguintes.

Dessa forma, não resta dúvida de que no período histórico em questão a busca pelo status social é que se torna o propulsor do consumo, não havendo nenhuma relação com a sociedade produtivista de caráter industrial.

Para sustentar tal fato, Slater (2001) nos esclarece – divergindo das versões liberal-conservadoras cuja visão é a de que a sociedade de consumidores é resultante da Revolução Industrial – que tal modelo societário só foi possível ser estruturado devido ao fato de que, a

partir do século XVI, surgiram novos grupos sociais com a propensão ao consumo⁵⁷. Uma vez satisfeitas as necessidades básicas (habitação, vestimenta, alimentação mínima), o aumento da renda líquida impulsionará as pessoas em busca de status, aumentando o consumo de produtos que anteriormente já consumiam e iniciando o de novos, antes restritos a determinados grupos.

É o modo de vida (gosto, vestuário, modos, tradição familiar) que indica a possibilidade de um indivíduo fazer parte ou não de determinado grupo. O consumo só é representativo dentro de determinado ambiente social.

Vemos aqui que tanto Slater quanto McCracken dão ênfase ao consumo em si, afirmando que as raízes da sociedade de consumo estão postas no consumo crescente das classes dominantes do século XVI em diante. Contudo, compreendemos que só é possível falar em sociedade de consumo, como afirmamos anteriormente, se a entendermos como o resultado de complexas alterações nas estruturas sócio-econômico-culturais. Apesar de haver o consumo, sua restrição era bastante grande. A produção em larga escala ainda não estava colocada, havia restrições no sistema de transporte, não havia um sistema de créditos no qual a população em geral pudesse consumir, caracterizando assim uma cultura do consumo. Esses elementos só surgiram com o desenvolvimento do próprio sistema capitalista industrial, o que contradiz as teses dos autores.

O historiador Fernand Braudel (1902-1985), ao analisar as estruturas cotidianas das sociedades entre os séculos XV e XVIII, também se enverga sobre dois elementos que até agora nortearam nossas discussões nesse capítulo: o luxo e a moda.

Sua análise sobre o luxo é importante em nosso trabalho pois traz à tona um debate acerca do que é necessário e supérfluo. Retomando, dessa forma, a definição do conceito de desenvolvimento sustentável no qual a ideia de satisfação das necessidades se transforma no elemento central desse tipo de desenvolvimento, a questão novamente deve ser posta: o que é necessário e o que é supérfluo (luxo)?

Braudel (2005) afirma:

O luxo tem, pois, muitas faces, conforme as épocas, os países ou as civilizações em causa. Em contrapartida, o que nunca muda é a comédia social, sem princípio nem fim, de que o luxo é ao mesmo tempo moldura e tema (...). Claro que é necessário que

⁵⁷ John Maynard Keynes (1883-1946) foi quem elaborou a teoria da propensão ao consumo. Em sua obra *A teoria geral do emprego, do juro e da moeda*, definiu a propensão ao consumo como sendo a “relação funcional entre a renda – medida em unidade de salários – e o gasto que se toma – para o consumo – do nível de rendimento” (p. 111). Segundo ele, a propensão ao consumo de um indivíduo ou de uma sociedade está relacionada a fatores objetivos: “I) em parte, do montante da sua renda; II) em parte, de outras circunstâncias objetivas e III) em parte das necessidades subjetivas, propensões psicológicas e hábitos dos indivíduos que o compõem, bem como dos princípios que governam a distribuição da renda entre eles (que são passíveis de modificações à medida que aumenta a produção”. Para saber mais sobre os aspectos objetivos e subjetivos da propulsão ao consumo, indicamos os capítulos 8 e 9 da obra citada.

os privilegiados e os espectadores, isto é, a massa que os contempla, assente numa certa convivência. O luxo não é apenas raridade, vaidade, é sucesso, fascínio sociais, o sonho que os pobres um dia realizam fazendo-o perder imediatamente o seu antigo brilho. (...). Os ricos estão, portanto, condenados a preparar a vida futura dos pobres. Afinal, é a sua justificação: ensaiam os prazeres de que as massas, mais tarde ou mais cedo, irão apoderar-se (BRAUDEL, 2005, p. 162).

Nessa passagem o autor confirma o papel social do luxo, como vimos nos autores precedentes. Ele é o promotor de desejos sociais. No entanto, a ideia de luxo, sabemos, não é estanque na história das sociedades. Ele se metamorfoseia conforme as classes subalternas conseguem atingi-lo e, como ele é elemento de distinção social, as classes superiores novamente encontram outros elementos cuja função é reparar a distinção/hierarquia social.

Esse caráter metamórfico do luxo fica claro nesta exemplar passagem de Braudel (2005):

Assim, o açúcar é um luxo antes do século XVI; a pimenta ainda o é antes de acabar o século XVII; o álcool e os primeiros “aperitivos” do tempo de Catarina de Médicis; as camas de “penas de cisne” ou as taças de prata dos boiardos russos já antes de Pedro, o Grande; luxo também, no século XVI, os primeiros pratos rasos que Francisco I encomenda a um ourives da Antuérpia em 1538; os primeiros pratos fundos, ditos à italiana, assinalados no inventário dos bens do cardeal Mazzarino em 1653; luxo ainda, nos séculos XVI e XVII, o garfo (digo bem, o garfo) ou a vulgar vidraça, ambos oriundos de Veneza. (...) Outra surpresa, a cadeira, luxo insólito, raridade no Islã ou na Índia ainda hoje. (...) Outro luxo são as laranjas na Inglaterra, ainda no tempo dos Stuarts (...). E isto para não falar de roupa, capítulo inesgotável (BRAUDEL, 2005, p. 161/2).

Por que esses produtos, citados por Braudel, eram luxo – portanto, adquiridos apenas pelas classes abastadas – e, entre os séculos XV e XVIII, foram perdendo tal status com o passar dos tempos? Exatamente porque os grupos economicamente inferiores alcançam o seu consumo. O jogo social de simbolismos presentes em determinados elementos (daí a ideia do luxo) serve como forma de categorização social; como vimos na primeira citação de Braudel, os ricos são a vanguarda do consumo de determinados produtos que virão a ser adquiridos no futuro pelos pobres.

Sobre isso, afirma Braudel (2005):

Moralidade sem surpresas: todo luxo envelhece, cai de moda. Mas o luxo renasce das cinzas, das suas próprias derrotas. É, na verdade, reflexo de um desnivelamento social que nada desfaz, que todo o movimento recria. Uma sempiterna “luta de classes”. Classes, mas também civilizações. Estão sempre a espreitar-se, a representar umas para as outras a mesma comédia do luxo que os ricos representam para os pobres. Como os jogos, desta vez, são recíprocos, criam correntes, provocam trocas aceleradas, a curta e a longa distância. Em suma, como escreve Marcel Mauss, “não é na produção que a sociedade encontra o seu *élan*: é o luxo o grande promotor”. Para Gaston Bachelard, “a conquista do supérfluo dá uma excitação espiritual maior do que a conquista do necessário. O homem é uma criatura do desejo e não uma criatura da necessidade”. O economista Jacques Rueff vai ao ponto de dizer que a “produção é filha do desejo”. Claro que ninguém vai negar estes impulsos, estas necessidades, até nas sociedades atuais e perante o luxo de massas que tomou conta delas. Com efeito,

não há sociedade sem níveis diversificados. Ora, todo o relevo social tem a ver com o luxo, ontem como hoje (BRAUDEL, 2005, p. 164).

No desenvolvimento do capitalismo, o luxo – fenômeno encontrado apenas nas classes economicamente superiores – não possuía forças para o grande acúmulo do capital, tendo em vista seu alcance restrito. Contudo, ele é provocador. Na sociedade de consumo em massa, a mercadoria luxuosa é imitada. O luxo possui nesse modelo social um papel econômico, que é o de criar desejos e impulsionar vontades.

Mészáros (2002), analisando em sua obra *Para além do Capital* a questão da relativização do luxo e das necessidades, afirma:

Uma das frentes mais importantes em que a batalha é travada (e vencida) se refere à legitimação do “luxo”. O tema – cujas teorizações remontam à época da Antiguidade clássica – é disputado com grande vigor a partir do final do século XVII, diante de uma oposição tanto ideológica quanto prática.

Sem dúvida, será necessário algum tempo até que as *plenas implicações* do papel do “luxo” na expansão da produção capitalista possam vir a primeiro plano. Não obstante, a avaliação positiva do “luxo” se faz presente desde um estágio muito primitivo dos desenvolvimentos capitalistas. É bem-vindo como fator vital de motivação (prometendo recompensas individuais para todos e, em particular, para os membros das classes dominantes) e também como esfera claramente vantajosa da expansão produtiva para o sistema como um todo (MÉSZAROS, 2002, p. 642)

É o que veremos no capítulo quatro com a questão do automóvel. O automóvel, quando criado no fim do século XIX, era um bem de luxo. Hoje se popularizou de tal forma que as cidades estão repletas deles. Obviamente que há, e isso não seria diferente de períodos anteriores da história, veículos de luxo; mas esses, como sempre, ficam restritos a grupos economicamente privilegiados. No entanto, possuir um veículo já não é um fenômeno típico dos ricos.

A dinâmica do capitalismo industrial produz, nesse sentido, constante relativização dos bens considerados de luxo em determinado momento histórico, para determinada classe, para em seguida, proporcionar o consumo às massas.

Assim Mészáros (2002) afirma:

A atitude radicalmente nova em relação ao “luxo” é inerente ao modo pelo qual o capitalismo define sua relação com o *valor de uso* e o *valor de troca*, investindo contra os limites associados à produção orientada para o valor de uso, bem como contra a racionalização direta ou indireta do modo de produção e consumo severamente limitado que é inseparável dessa produção. Assim, a *reabilitação prática* do luxo representa um *imperativo estrutural objetivo* do sistema do capital na qualidade de novo regulador do sociometabolismo. As próprias práticas produtivas, que se modificaram espontaneamente, têm a *prioridade histórica* também sob este aspecto, e encontram suas expressões teóricas adequadas – que insistem na dinâmica produtiva e no caráter globalmente benéfico do “consumo de coisas supérfluas”, até então moralmente condenado – paralelamente à consolidação do novo sistema (MÉSZAROS, 2002, p. 643)

Nesse sentido, o conceito de desenvolvimento sustentável traz em si um problema não solucionável, até mesmo porque a realização do capital se dá por meio da profusão constante de necessidades, geradoras da aquisição de mercadorias.

O debate sobre a satisfação das chamadas necessidades básicas é importante no desenvolvimento da nossa tese porque seu entendimento nos permite ratificar que nem mesmo o que é compreendido socialmente como básico para a subsistência humana é algo objetivo. Habitação, alimentação e vestuário são três necessidades que, sem serem satisfeitas, coloca em xeque a vida reprodutiva humana. A eterna questão é: qual é o mínimo necessário para que tais necessidades sejam satisfeitas? Como não há socialmente uma resposta satisfatória, também essas necessidades serão constantemente recriadas no mercado.

O luxo cria a moda. E essa também foi abordada por Braudel. O caráter imitativo/moda (Simmel) de uma classe socialmente privilegiada (Veblen) sempre será elemento propulsor do consumo como vimos. Assim sendo, a ideia de satisfazer as necessidades humanas por completo é algo irrealizável.

Nessa perspectiva, a moda é um dispositivo utilizado para reproduzir o constante desejo de aquisição. A imitação produzida por ela alavanca o consumo dos grupos sociais ascendentes. Sobre isso, Braudel (2005) afirma:

Mas a moda tem também outros significados. Sempre pensei que ela vem, em grande parte, do desejo dos privilegiados de se distinguirem custe o que custar do pelotão que os segue, de erguer uma barreira (...). Com toda a evidência, a pressão dos seguidores e imitadores não cessa de animar a corrida. Mas, se assim é, é porque a prosperidade privilegia, empurra para diante um certo número de novos-ricos. Há subida na escala social, afirmação de um certo bem-estar, Há progresso material: sem ele, nada mudaria tão depressa (BRAUDEL, 2005, p. 292/3).

O luxo, como vimos anteriormente, é um fenômeno histórico, utilizado para distinção dos grupos sociais. Da Antiguidade aos dias atuais, a posse de determinadas mercadorias distingue, divide e hierarquiza socialmente. O fenômeno contemporâneo do consumismo não rompeu com essa tendência, apenas proporcionou que novos grupos ascendam ao mercado e, nesse sentido, até mesmo as chamadas necessidades básicas (alimentação, vestuário, habitação) são constantemente recriadas para provocar o desejo dos diversos grupos sociais.

Vieira (2007) afirma:

Dentre os inúmeros produtos o de maior e mais fácil visibilidade do consumismo é o vestuário. Este é símbolo da própria ideia de moda, embora a moda esteja hoje também relacionada a outros itens de consumo voraz que vai desde os eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos até a cor das unhas, tipos de óculos e tantos outros. Entretanto, é o consumo de produtos do vestuário que melhor ilustra o que aqui pretendemos mostrar, ou seja, que o consumo é um dos sustentáculos do processo de desenvolvimento capitalista e o consumismo garante a velocidade desse processo. (VIEIRA, 2007, p. 72/73)

Retomando a questão da moda como propulsor do mercado, Braudel (2005) afirma:

Aliás, a moda é conscientemente utilizada pelo mundo comercial. (...) graças a ela “o grande corpo do comércio mantém-se em movimento” e o homem vive em eterna primavera sem “nunca ver o outono do seu vestuário”. Os fabricantes de seda de Lyon, no século XVIII, exploraram a tirania da moda francesa para impor os seus produtos no estrangeiro e afastar a concorrência. As suas sedas são magníficas, mas os artesãos da Itália os copiam sem custo, sobretudo quando se divulga a prática do envio de amostras. Os fabricantes de seda de Lyon acharam a réplica: contratam desenhistas, chamados “ilustradores de seda”, que, todos os anos, renovam por completo os modelos. Quando as cópias chegam ao mercado, estão já fora de moda (BRAUDEL, 2005, p. 293).

A estratégia do mercado capitalista para a impulsionar o consumo, e, portanto, continuar o processo de acúmulo de capital, se utiliza da moda para tal fim.

A História nos concede argumentos que nos permitem reafirmar que, no contexto capitalista de produção, o desenvolvimento sustentável é uma falácia. O que era luxo ontem, torna-se necessário hoje. Esse eterno vir a ser é o que permite a manutenção dos lucros do mercado. Sem ele, o sistema desmorona.

Lipovetsky (2009), tratando da questão da moda como fruto do período moderno, também indica o consumo do luxo entre grupos específicos no período pré-industrial. Afirma:

A expansão social da moda não atingiu imediatamente as classes subalternas. Durante séculos, o vestuário respeitou globalmente a hierarquia das condições: cada estado usava os trajes que lhe eram próprios; a força das tradições impedia a confusão das qualidades e a usurpação dos privilégios de vestuário; os editos suntuários proibiam as classes plebeias de vestir-se como os nobres, de exibir os mesmos tecidos, os mesmos acessórios e joias. O traje de moda permaneceu assim por muito tempo um consumo luxuoso e prestigioso, confinado, não essencial, às classes nobres. Contudo, a partir dos séculos XIII e XIV, quando se desenvolviam o comércio e os bancos, imensas fortunas burguesas se constituíram: apareceu o grande novo-rico, de padrão de vida faustoso, que se veste como os nobres, que se cobre de joias e tecidos preciosos, que rivaliza em elegância com a nobreza de sangue, no momento em que se multiplicam as leis suntuárias na Itália, na França e na Espanha, tendo por objetivo proteger as indústrias nacionais, impedir o “esbanjamento” de metais raros e preciosos, mas também impor uma distinção do vestuário que devia lembrar a cada um seu lugar e seu estado na ordem hierárquica (LIPOVETSKY, 2009, p. 44).

No entanto, Lipovetsky, contrariando Slater e McCracken, afirmará que não foi com a ascensão da burguesia como classe detentora do novo capital que surgiu o fenômeno contemporâneo do consumismo, tendo em vista que, até meados do século XVIII, o consumo estava reduzido a um segmento restrito da sociedade europeia.

Apesar de a Europa reativar o comércio a partir do século XIII – e em especial do XVI com as grandes navegações – e provocar uma maior circulação de mercadorias, não concordamos que a sociedade de consumidores começa a ser formada nesse momento. O que temos é a expansão do comércio, porém restrito a grupos sociais específicos. Não há, contudo,

os demais elementos para a construção do que iremos chamar no século XX de sociedade de consumo. O que chamamos de consumismo moderno é fruto do advento da Revolução Industrial – em especial a partir da segunda e terceira fases (século XIX e XX), com a ampliação maior ainda da produção (em série) e da circulação de mercadorias, estruturas fundamentais para o consumo em massa.

Nota-se, assim, que o ser humano, diferentemente de outros seres vivos, consome não apenas para manter suas funções biológicas. Ao longo da História, como podemos perceber, o consumo possuiu uma intensa carga ideológica de distinção social. Até meados do século XVI, com o advento do período moderno, e logo em seguida, a partir do século XVII com a Modernidade, podemos identificar dois grandes grupos de consumo: os grupos subalternos, que consumiam apenas o necessário para se manterem vivos (escravos, servos, camponeses, artesãos, pequenos comerciantes); e os grupos socialmente privilegiados, que para além do biológico, consumiam para se diferenciarem socialmente (clero, nobreza e aristocracia), inclusive entre si.

2.3 A FORMAÇÃO DA SOCIEDADE DE CONSUMO

O conceito de sociedade de consumo é recente. Foi cunhado no século XX para compreender as novas relações sociais surgidas a partir da expansão do capitalismo industrial no século XIX e do modelo fordista de produção em massa. O consumo não pode ser entendido separadamente dos outros movimentos da mercadoria: a produção e a circulação. Desse modo, antes mesmo de iniciarmos as discussões acerca da sociedade de consumo, é necessário compreendermos a relação existente entre a produção, a circulação e o consumo de mercadorias, tendo em vista o imbricamento das três etapas de sua realização.

Braudel (2009), ao se referir ao movimento da mercadoria, afirma:

A economia, à primeira vista, consiste em duas enormes zonas: a produção, o consumo. Aqui tudo acaba e se destrói, ali tudo começa e recomeça. “Uma sociedade”, escreveu Marx, “não pode parar de produzir, tal como não pode parar de consumir”. Verdade banal. Proudhon diz quase a mesma coisa quando afirma que trabalhar e comer são a única finalidade aparente do homem. Mas entre esses dois universos se insinua um terceiro, estreito mas vivaz como um rio, também reconhecível à primeira vista: a troca (...) ou como Marx a denomina esfera da circulação. (BRAUDEL, 2009, p. 11 grifo nosso)

Como afirmamos anteriormente, a relação produção-circulação-consumo é intrínseca. Isso nos leva a compreender que a existência de uma sociedade de consumo em massa só pode ser entendida como sendo fruto de alterações tanto nas estruturas econômicas, quanto nas socioculturais.

Quadro 2 – Dinâmica da mercadoria

| Movimento da mercadoria | Até o século XVIII | Alterações sofridas a partir do século XVIII |
|-------------------------|--------------------|--|
|-------------------------|--------------------|--|

| | | |
|-------------------|--|--|
| Produção | Artesanal | Maquinofatura/tecnologia – larga escala ⁵⁸ Aumento da mão de obra e capital disponíveis Urbanização |
| Circulação | Lenta (propulsão animal /navios, propulsão à vela) | Rápida (trens e navios – a vapor e caminhões – motor à combustão no séc. XX) ⁵⁹ Aumento do capital disponível Urbanização |
| Consumo | Subsistência/luxo (distinção social) | Subsistência/utilidade/conforto/segurança/luxo (distinção social) ⁶⁰ Urbanização Sistema de propaganda (século XX) |

Elaboração: o autor

A sociedade de consumo em massa, portanto, pode ser definida como sendo aquela na qual a potencialização do consumo ocorreu pelo fato de ter havido uma revolução no processo

⁵⁸ Hobsbawm (2001, p. 44) afirma: O que significa a frase “a revolução industrial explodiu”? Significa que a certa altura da década de 1780, e pela primeira vez na história da humanidade, foram retirados os grilhões do poder produtivo das sociedades humanas, que daí em diante se tornaram capazes da multiplicação rápida, constante, e até o presente ilimitada, de homens mercadorias e serviços. (...). Nenhuma sociedade anterior tinha sido capaz de transpor o teto que uma estrutura pré-industrial, uma tecnologia e uma ciência deficientes, e conseqüentemente o colapso, a fome e a morte periódicas, impunham à produção.”

⁵⁹ Hobsbawm (1996, p. 85/6) afirma: “Os barcos à vela mais rápidos, os famosos veleiros para transporte de chá, levariam pelo menos uma média de 110 dias para uma viagem até Cantão por volta de 1870, quando já haviam atingido o máximo da perfeição técnica. (...). Esse progresso no tempo gasto em viagens de longa distância era relativamente modesto, especialmente por causa do avanço observado nas velocidades marítimas. O tempo médio despendido por um vapor transatlântico de Liverpool e Nova York, em 1851, era de onze a doze dias e meio; era substancialmente o mesmo em 1873. (...). A verdadeira transformação deu-se em terra – através das estradas de ferro e, assim mesmo, não pelo aumento da velocidade tecnicamente possível das locomotivas, mas pela extraordinária extensão da construção de linhas de estradas de ferro. O período entre 1848-1875 viu a construção dessas redes ferroviárias quase que por toda a Europa, nos Estados Unidos e mesmo em uns poucos outros lugares do mundo. (...). Em 1845, fora da Europa, o único país “subdesenvolvido” a possuir uma milha que fosse de estrada de ferro era Cuba. Em 1855, havia linhas em todos os cinco continentes, apesar de na América do Sul (Brasil, Chile, Peru) e na Austrália serem dificilmente visíveis. Em 1865, a Nova Zelândia, a Argélia, o México e a África do Sul já tinham suas primeiras estradas de ferro e, por volta de 1875, enquanto Brasil, Argentina, Peru e Egito tinham perto de mil milhas ou mais de trilhos, Ceilão, Java, Japão e mesmo o remoto Taiti já tinham adquirido suas primeiras linhas. Enquanto isso, por volta de 1875, o mundo possuía 62 mil locomotivas, 112 mil vagões de passageiros e quase meio milhão de vagões de carga transportando, segundo as estimativas da época, 1,371 bilhão de passageiros e 715 milhões de toneladas de mercadorias ou, em outras palavras, nove vezes mais do que era transportado anualmente por via marítima (em média) naquela década.”

⁶⁰ Hobsbawm (1996, p. 81/2) afirma: “O comércio internacional havia ultrapassado o dobro do valor entre 1720 e 1780. No período da Revolução Dual (1780 a 1840) tinha mais que triplicado. (...). Por volta de 1870, o valor do comércio externo para cada cidadão do Reino Unido, França, Alemanha, Áustria e Escandinávia era entre quatro e cinco vezes o que havia sido em 1830; para cada holandês e belga, três vezes maior; e mesmo para cada cidadão dos Estados Unidos – um país para o qual o comércio externo era de importância marginal – bem mais do dobro. No decorrer da década de 1870, uma quantidade anual de cerca de 88 milhões de toneladas de mercadorias transportadas por navios foi trocada entre as nações mais importantes, comparados com os vinte milhões de 1840; 31 milhões de toneladas de carvão atravessaram os mares, comparados a 1,4 milhão; 11,2 milhões de toneladas de grãos, comparados a menos de dois milhões; seis milhões de toneladas de ferro comparados a um milhão; e mesmo – antecipando o século XX – 1,4 milhão de toneladas de petróleo, que era desconhecido do comércio internacional em 1840.”

produtivo (aparecimento de máquinas movidas a vapor/combustão/energia elétrica etc.), uma revolução na circulação (sistemas de transportes e acondicionamento) e por fim, uma contínua expansão das necessidades humanas, sejam elas necessárias ou supérfluas, por meio da ideologia do conforto e do desenvolvimento do sistema de propaganda.

Além desses fatores, outros dois foram importantes para o surgimento da sociedade de consumo: o aumento da renda dos trabalhadores, e a criação do sistema de venda a crédito (surgido a partir dos anos 20 do século passado nos EUA).

Penna (1999), analisando a relação entre consumismo e degradação ambiental, apresenta dados significativos sobre a explosão do consumo em alguns países no século XX:

Entre o final da Segunda Guerra Mundial e os últimos anos da década de 1980, enquanto a população mundial apresentava um crescimento extraordinário de 120%, a produção global de bens conhecia um aumento ainda mais vertiginoso, de cerca de 400%. Isto deveu-se essencialmente à industrialização, que atingiu vários continentes, provocando um crescimento acelerado das cidades. As populações urbanas demandam um número muito mais elevado de bens e serviços do que as populações rurais.

O número de automóveis rodando no mundo aumentou, entre 1970 e 1990, de 250 para 580 milhões (...)

Nos 20 anos decorridos entre 1970 e 1990, o consumo de petróleo elevou-se de 17 para 24 bilhões de barris por ano, enquanto o de gás natural pulou de 31 para 70 trilhões de pés cúbicos. (...)

O aumento da produção e da oferta de bens materiais, consequência natural da civilização industrial, favoreceu o surgimento de uma sociedade que faz apologia do consumo. Em 1960, 1% dos lares americanos possuía TV a cores; em 1987, já eram 93%. (...). No final da década de 1980, o norte-americano médio consumia 21 vezes mais plásticos (...) (PENNA, 1999, p. 28/9).

Devido ao imbricamento desses elementos, buscamos, entre os diversos teóricos sociais, autores que nos auxiliam na compreensão da construção e desenvolvimento da sociedade de consumo, bem como suas consequências. Resgatamos, assim, autores que possuem variações analíticas em suas abordagens no modo de compreender a constituição de tal modelo social. Na esfera propriamente do consumo, nossas reflexões foram baseadas no pensamento de G. Simmel, C. Campbell, T. Veblen, J. Baudrillard; na esfera da produção e circulação, K. Marx e D. Slater. G. Lipovetsky e Z. Bauman apresentam a sociedade de consumo como sendo fruto das três esferas da realização da mercadoria. A abordagem que utilizamos de F. Braudel é a da esfera do consumo, apesar de ele ter pensado a mercadoria em sua totalidade.

2.3.1 Karl Marx (1818 – 1883)

Karl Marx não refletiu sobre o consumismo moderno, este não era um fenômeno do seu tempo. No entanto, foi o primeiro autor a analisar a natureza da mercadoria no sistema capitalista.

O trabalho humano, realizado a partir da interação entre corpo (músculos e membros), mente (pensamento) e a natureza, possui, em uma primeira observação, o caráter de subsistência da espécie – ou seja, partindo do que é dado pela natureza, os homens a transformam para satisfazerem suas necessidades biológicas e sociais.

Entretanto, nem tudo que o trabalho humano produz é para sua própria subsistência. O objeto fabricado posto na interação social transforma-se em mercadoria. Aquilo que era apenas para a subsistência do grupo (utilidade) passa, em sociedade, a ganhar outra característica: sua capacidade de realização de trocas. Socialmente a mercadoria passa a interagir as relações humanas.

Assim, Marx inicia as investigações sobre *O Capital* a partir da sua constituição primária, afirmando que a riqueza nas sociedades capitalistas “aparece como uma imensa coleção de mercadorias” (MARX, 1996, p. 165). No mercado, o objeto, além de sua utilidade, ganha a capacidade de produzir riqueza.

Segundo ele:

A mercadoria é, antes de tudo, um objeto externo, uma coisa, a qual pelas suas propriedades satisfaz necessidades humanas de qualquer espécie. A natureza dessas necessidades, se elas se originam do estômago ou da fantasia, não altera nada na coisa. Aqui também não se trata de como a coisa satisfaz a necessidade humana, se imediatamente, como meio de subsistência, isto é, objeto de consumo, ou indiretamente, como meio de produção (idem).

A satisfação produzida pelo objeto-mercadoria – seja como subsistência humana, seja como matéria prima no sistema produtivo – é o que, segundo Marx, permitirá o processo de acúmulo de capital. Isso ocorre pelo fato de que no mercado (circulação) a mercadoria se transforma em dinheiro e parcela deste novamente em mercadoria. A famosa fórmula $M - D - M'$ evidencia a metamorfose pela qual a mercadoria se transforma em dinheiro a ser acumulado pelo capitalista.

No entanto, o processo metamórfico sofrido por ela até se transformar em capital é mais complexo. O triplo movimento – produção-circulação-consumo – contém em cada momento especificidades próprias, e nesse sentido o entendimento de cada um deles torna-se necessário.

Começemos pelo primeiro momento: a produção. É nela que o processo de criação do valor (de uso e de troca) aparece. Marx, ao analisar a esfera da produção, afirma:

O produto – a propriedade do capitalista – é um valor de uso, fio, botas etc. mas, embora as botas, por exemplo, constituam de certo modo a base do progresso social e nosso capitalista seja um decidido progressista, não fabrica as botas por causa delas mesmas. O valor de uso não é, de modo algum, a coisa *qu'on aime pour lui-même* (que se ama por si mesma). Produzem-se aqui valores de uso somente porque e na medida em que sejam substrato material, portadores de valor de troca. E para nosso capitalista, trata-se de duas coisas. Primeiro, ele quer produzir um valor de uso que tenha um valor de troca, um artigo destinado à venda, uma mercadoria. Segundo, ele quer produzir uma mercadoria cujo valor seja mais alto que a soma dos valores das mercadorias exigidas para produzi-la, os meios de produção e a força de trabalho, para as quais adiantou seu bom dinheiro no mercado. Quer produzir não só um valor de uso, mas uma mercadoria, não só valor de uso, mas valor e não só valor, mas também mais-valia (MARX, 1996, p. 305 grifo nosso).

O primeiro passo para a realização do capital foi dado. A vontade do capitalista de produzir algo (mercadoria) a ser posto no mercado (com valor de uso) o permite acumular dinheiro (capital). No capitalismo, não se faz uma troca por meio do produto em si, por exemplo, trigo por ferro, mas há no mercado uma língua universal que é o dinheiro. O dinheiro é o meio pelo qual a transferência de uma mercadoria, que está em uma mão, irá para outra. Veremos adiante a questão do dinheiro no processo de circulação.

No processo produtivo há dois atores envolvidos: o capitalista – com suas máquinas, ferramentas, fábricas e o projeto da mercadoria (a ideia) – e o trabalhador – possuidor apenas da mão de obra que será vendida ao capitalista por um salário que, em tese, deveria proporcionar a ele subsistência.

A elaboração de mais-valia (absoluta) se dá pelo excedente de tempo útil despendido pelo trabalhador na produção da mercadoria, mas não remunerado pelo capitalista ao trabalhador.

Quadro 3 - Geração de mais-valia

| |
|--------------------------------|
| Jornada de trabalho de 3 horas |
|--------------------------------|

| Custo dos meios de produção (Máquinas, matéria-prima, ferramentas, manutenção etc.) | Salário (3 horas trabalhadas) pago para se produzir 100 pares de sapato | Custo total dos 100 pares de sapato | Custo unitário de cada par de sapato |
|---|---|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 100 \$ | 50\$ | 150 \$ | 150/100 = 1,5\$ |
| Jornada de trabalho ampliada para 9 horas | | | |
| 100 \$ (x 3) = 300 | 50\$ (salário permanece o mesmo) | 100 pares (x 3) = 300 pares = 350 \$ | 350/300 = 1,16 \$ |
| A mais-valia (1,5\$ – 1,16\$ = 0,34\$) gerada pelo aumento do número de horas trabalhadas ficará com o capitalista, não sendo repassada ao trabalhador. | | | |

Elaboração: o autor

Pelo exemplo dado, nota-se que o trabalhador, ao vender sua mão de obra ao capitalista, fica subordinado às vontades do patrão, se tornando também uma mercadoria. A necessidade de subsistência do trabalhador – que só possui a mão de obra como ferramenta para sobrevivência no mercado capitalista – o torna manipulável pelo proprietário dos meios de produção. A mão de obra do trabalhador também se torna mercadoria, intercambiável como todas as outras.

Nesse contexto, toda mercadoria traz em si processos de exploração, mas que desaparece motivada pela sacralização social no processo de circulação. O trabalho socialmente útil para se produzir a mercadoria é tornado abstrato, e então ela passa a existir no mercado com vida própria. A mercadoria passa a falar por si mesma, escondendo todo processo de exploração contido nela.

A circulação da mercadoria é o segundo movimento na realização da mercadoria – o primeiro, como vimos, é a produção. Sobre este instante, Marx afirma:

A circulação de mercadorias é o ponto de partida do capital. Produção de mercadorias e circulação desenvolvida de mercadorias, comércio, são os pressupostos históricos sob os quais ele surge. Comércio mundial e mercado mundial inauguram no século XVI a moderna história da vida do capital.

Abstraiamos o conteúdo material da circulação de mercadorias, o intercâmbio dos diferentes valores de uso, e consideremos apenas as formas econômicas engendradas por esse processo, então encontraremos como seu produto último o dinheiro. Esse produto último da circulação de mercadorias é a primeira forma de aparição do capital (MARX, 1996, p. 267).

A circulação das mercadorias ocorrerá no mercado mediante a língua do dinheiro – como afirmamos anteriormente –, permitindo que o capitalista acumule capital. No entanto, para que isso ocorra, é fundamental que seu valor de troca esteja latente socialmente e, para tal

concretização, a mercadoria deve aparecer no mercado com toda a sua sacralidade, com toda sua magia.

Sobre o processo de circulação da mercadoria e acúmulo de capital, Marx (1996) afirma:

A forma direta de circulação de mercadorias é $M - D - M$, transformação de mercadoria em dinheiro e retransformação de dinheiro em mercadoria, vender para comprar. Ao lado dessa forma, encontramos, no entanto, uma segunda, especificamente diferenciada, a forma $D - M - D$, transformando dinheiro em mercadoria e retransformação de mercadoria em dinheiro, comprar para vender. Dinheiro que em seu movimento descreve essa última circulação transforma-se em capital, torna-se capital e, de acordo com sua determinação já é capital (MARX, 1996, p. 267/8).

Nessa passagem, Marx nos mostra como se dá o processo de realização do capital. Contudo, é necessário ressaltar que essa realização só ocorre pelo fato de que a mercadoria possui o valor de troca socialmente estabelecido.

Assim, o terceiro movimento de realização da mercadoria aparece: o consumo. É por meio dele que o capital se realiza por completo.

Todavia o consumo da mercadoria está para além do seu valor de uso. Se fosse apenas pelo caráter de satisfação de necessidades biológicas (as que surgem do estômago, como afirma Marx), certamente o sistema capitalista não teria ido muito longe. Como vimos, a realização e a autorreprodução do capital se dá pelo fato de que as mercadorias possuem valor de troca simbolicamente estabelecido em sociedade. Pelo simples valor de uso da mercadoria, o acúmulo de capital não seria suficiente para sua perpetuação.

Marx afirma que, no processo de produção e circulação das mercadorias, ocorre a fetichização, e isso se dá pelo fato de no sistema capitalista de produção haver uma complexa divisão social do trabalho, no qual o trabalhador não possui nenhum controle do que é produzido, sendo, portanto, as relações sociais permeadas pelos objeto-mercadorias e não por indivíduos de carne e osso, participantes de classes sociais distintas. A mercadoria ganha vida própria, tal como no mundo religioso, como descreve Marx:

No mundo da religião os produtos do cérebro humano parecem dotados de vida própria, figuras autônomas, que mantêm relações entre si e com os homens. Assim, no mundo das mercadorias, acontece com os produtos da mão humana. Isso eu chamo o fetichismo que adere aos produtos de trabalho, tão logo são produzidos como mercadorias, e que, por isso é inseparável da produção de mercadorias (MARX, 1996, p. 198-199).

Nesse sentido o caráter fetichista (sacralização social) da mercadoria possui dupla função: promover o processo de acúmulo de capital – pois é por meio dele que os indivíduos

são recrutados a se interessarem pelo objeto-mercadoria – e fazer desaparecer o caráter exploratório do trabalho contido na mercadoria.

Assim, uma vez que os consumidores se dispõem a ir ao mercado, não há interesse social de saber se na mercadoria a ser adquirida há exploração ou não. Os consumidores são encantados pela existência própria da mercadoria. Como afirmamos anteriormente, o objeto-mercadoria ganha vida própria falando por si mesmo, ao mesmo tempo que o trabalhador teve sua mão de obra tornada mercadoria no processo produtivo, e, portanto, ele próprio tornado objeto pelo capitalista.

A abordagem marxiana sobre a mercadoria e sua realização é de extrema importância para nossa pesquisa tendo em vista que, na sociedade de consumo, cada vez mais o caráter mágico das mercadorias é potencializado.

O consumo em massa requer produção em massa, e consumo em massa requer mercadoria a preços baixos. No sistema capitalista, como vimos, a acumulação de capital se dá essencialmente pela exploração da mão de obra (mais-valia) e pela circulação, e o caráter fetichista da mercadoria abstrai essa exploração e potencializa o desejo de aquisição.

A característica central da sociedade de consumo é o consumo em massa de mercadorias. Seja para satisfação biológica (alimentos), seja para satisfação pessoal (conforto, segurança etc.) ou social (*status*).

Sobre o consumo por *status*, E. Giannetti (2010) apresenta a ideia de bens posicionais⁶¹.
Afirma:

Existem bens não posicionais, cuja satisfação independe do fato de os outros terem ou não acesso a ele. Se eu tomo um copo de leite todo dia de manhã e isso me traz prazer e satisfação, o prazer que tiro não depende do que os outros na cidade estão fazendo – não é um bem posicional. Agora, vamos supor que sou um jovem e tenho como aspiração obter um carro importado que vai me dar algum tipo de preeminência e ascendência em relação aos meus pares, em relação às meninas, e as pessoas vão me olhar de outra maneira. Dediquei os melhores anos da minha juventude, honestamente, a um trabalho insano num banco para conquistar o meu BMW importado, e consegui. Só que, no dia em que chego em casa triunfante, porque consegui obter aquilo pelo qual lutei durante tanto tempo, acontece uma coisa estranha: quando acordo, na manhã seguinte, todos os carros da cidade foram trocados por BMWs iguais à minha. Acabou! Ninguém mexeu na sua BMW, mas aquilo que você conquistou subitamente desapareceu. Esse é o bem posicional, um bem cujo valor depende do fato de que os outros não possuem. Tudo indica que, quanto mais uma sociedade prospera, mais as pessoas almejam bens posicionais, bens que conferem a elas algum tipo de diferença e proeminência (GIANNETTI, 2010, p. 77-78).

⁶¹Este conceito de *bens posicionais* foi cunhado pelo economista inglês Fred Hirsch.

A sacralidade existente numa BMW não é dela em si, mas é produto social. Um automóvel desse, posto numa tribo de aborígenes australianos, não significará absolutamente nada, além da estranheza natural por não o conhecerem.

É a partir desta compreensão que podemos afirmar que o fenômeno do consumismo ganha forma e força no momento em que a produção e a circulação de mercadorias são potencializadas pela industrialização e pela expansão do mercado a partir do século XIX. A relação é umbilical. Quanto mais a mercadoria circula, mais características metafísicas ela absorve, tendo em vista que quando mais consumidores a contemplam, mais são as faculdades simbólicas criadas.

2.3.2 Torstein Veblen (1857-1929)

O economista Torstein Veblen (1857-1929), com sua obra *A teoria da classe ociosa*, publicada em 1899, foi pioneiro na análise sobre como uma determinada classe econômica, por meio do consumo, altera as relações sociais. Ele a intitula de classe ociosa, e o consumo por ela engendrado, de conspícuo. No entanto, o autor afirma que o surgimento da classe ociosa não foi fruto do desenvolvimento capitalista, ao contrário, surgiu muito antes deste modo de produção. Afirma ele:

Em seu pleno desenvolvimento, a instituição da classe ociosa surge nos estágios mais avançados da cultura bárbara, como por exemplo na Europa e no Japão feudais. Em tais comunidades as diferenças entre as classes são de observância obrigatória, sobressaindo-se entre elas, como de mais notável significação econômica, as diferenças de ocupação. As classes mais altas são costumeiramente excluídas de ocupações industriais, cingindo-se às funções inerentemente honoríficas. (...) A classe ociosa, como um todo, compreende as classes nobres e as classes sacerdotais e grande parte de seus agregados. As ocupações são diferentes dentro da classe ociosa, mas todas elas têm uma característica comum – não são ocupações industriais. Essas ocupações não industriais das classes altas são em linhas gerais de quatro espécies – ocupações governamentais, guerreiras, religiosas e esportivas” (VEBLEN, 1984, p. 5).

A classe ociosa para Veblen é, assim, a possuidora de tempo livre, a que está livre das atividades produtivas (industriais) e que, portanto, será beneficiária da riqueza produzida pelas classes economicamente baixas.

A existência de uma classe com tais características está ligada fundamentalmente à exploração de outros grupos, à existência da propriedade privada (Veblen, p. 16). Isso se deve ao fato de que é por meio do trabalho que os homens conseguem sua alimentação, vestuário e moradia. Se a classe ociosa está isenta de trabalhos produtivos e se liga a atividades de caráter simbólico, o que resta a ela é se apropriar dos frutos do trabalho de outros grupos sociais.

Contudo, o consumo da classe ociosa não está restrito à mera satisfação das necessidades primárias – pelo contrário, ele é caracterizado pelo exagero e pela insatisfação. Nesse sentido, afirma Veblen:

Assim, logo que a propriedade se torna a base da estima da comunidade, torna-se ela também um requisito daquela auto-satisfação que se chama respeito próprio. Nas comunidades em que a propriedade dos bens é particular, tem o indivíduo, para a sua própria paz de espírito, de possuir tantos bens quanto os outros de sua classe, e é extremamente agradável possuir alguma coisa mais do que os outros. Nem bem, todavia, adquire o indivíduo maior riqueza e com ela se acostuma, o novo padrão cessa de lhe dar maior satisfação que o padrão anterior. De qualquer modo, há uma tendência constante no sentido de fazer de cada padrão pecuniário o ponto de partida para um novo aumento de riqueza; o novo padrão, por sua vez, produz um novo critério de suficiência e uma nova classificação pecuniária em relação aos vizinhos. Relativamente à questão ora discutida o fim da acumulação de riquezas é sempre uma autoclassificação do indivíduo em comparação com o resto da comunidade no tocante à força pecuniária. O indivíduo normal, enquanto tal comparação lhe é distintamente desfavorável, vive cronicamente descontente com a sua própria situação; logo que ele atinge o que pode chamar o padrão pecuniário médio da comunidade ou de sua classe na comunidade, aquele descontentamento crônico se transforma num esforço impaciente para se distanciar cada vez mais de tal padrão.

(...)

Pela sua própria natureza, o desejo de riquezas nunca se extingue em indivíduo algum, e evidentemente está fora de questão uma saciedade do desejo geral ou médio de riqueza. Nenhum aumento geral de riqueza na comunidade, por mais geral, igual ou “justa” que seja a sua distribuição, levará mesmo de longe ao estancamento das necessidades individuais, por que o fundamento de tais necessidades é o desejo de cada um de sobrepujar todos os outros na acumulação de bens. Admitem alguns que o incentivo à acumulação está na necessidade de subsistência ou de conforto físico; se esse fosse o caso, poder-se-ia conceber que as necessidades econômicas conjuntas da comunidade se satisfizessem num ponto qualquer de progresso na eficiência industrial. A luta é, contudo, essencialmente uma luta por honorabilidade fundada numa odiosa comparação de prestígio entre os indivíduos; assim sendo, é impossível uma realização definitiva (VEBLEN, 1984, p. 18-19).

Essa longa e importante citação nos permite compreender que a classe ociosa, na concepção de Veblen, pode ser compreendida como o fundamento da sociedade de consumo atual, tendo em vista que esta se caracteriza não pelo consumo do produto em si. Não é o objeto, a coisa em si, que é consumido nesse tipo de sociedade, mas são as configurações simbólicas que o compõem, que produzem consumidores insaciáveis. Não é a casa, o carro, o *iphone* que está sendo consumido, mas o significado contido nele, sendo este compreendido como elemento de diferenciação, de *status* social.

A insaciabilidade nessa sociedade se produz a partir do momento em que novos produtos são lançados no mercado com a promessa, sempre eterna, de satisfação das necessidades e da geração do conforto, do alcance de novos posicionamentos no grupo ou na sociedade. E isso se deve também ao fato de que o ciclo virtuoso de valorização do capital ter de ser constante, e para isso deve sempre lançar novos produtos prometendo a eterna satisfação.

A busca da honorabilidade pela classe ociosa, como afirma Veblen, é um desses elementos simbólicos a serem conquistados pelos grupos socialmente desqualificados. Fica nas mãos dela a função de sempre conquistar os lançamentos do mercado – para manter ou aprimorar seu status – para assim, logo em seguida, serem copiados pelas classes inferiores.

A teoria de Veblen se torna importante em nossa análise, tendo em vista que uma classe ociosa e seu estilo de consumo é o propulsor do consumo social. Isso se explica pelo fato de que para se gerar uma sociedade de consumidores, se faz necessário a cópia social do consumo entre grupos. Além disso, também é necessário que os grupos propensos ao consumo sejam criados economicamente. A burguesia entre os séculos XVII e XIX é essa classe propensa ao consumo, e em potência o grupo que copiava a classe ociosa (a nobreza) com seu estilo conspícuo de consumo.

Fazendo coro à tese veblenesca, de que uma classe reproduz os desejos e necessidades de adquirir e consumir os objetos de outra superior, o filósofo e sociólogo Georg Simmel (1858-1918) apresenta a moda como elemento estruturador da atividade do consumo. Afirma que a imitação é o princípio norteador das relações pessoais, tornando-se, assim, o elemento definidor das estruturas do sistema social.

Simmel (2008), em seus escritos sobre filosofia da moda, afirma que o ser humano, apesar de ser dual, homogeneiza suas ações, formando assim um corpo socialmente unitário. Dessa forma, a moda é esse fenômeno que provoca socialmente a tendência à cópia, a homogeneização. Afirma ele:

A essência da moda consiste em que só uma parte do grupo a pratica, enquanto a totalidade se encontra a caminho dela. Uma vez plenamente difundida, isto é, logo que aquilo que, no início, só alguns faziam é exercido realmente por todos, sem exceção, como aconteceu em certos elementos do vestuário e das formas de trato, já não se considera moda. Cada expansão sua impele-a para o seu fim, porque ela abroga assim a possibilidade da diferença. Através deste jogo entre a tendência para a difusão geral e a aniquilação do seu sentido, que suscita justamente esta expansão, ela tem o peculiar fascínio das fronteiras, o fascínio do simultâneo começo e fim, o encanto da novidade e, ao mesmo tempo, o da efemeridade. A sua questão não é ser ou não ser; ela é ao mesmo tempo ser e não ser, encontra-se sempre na divisão de águas entre passado e futuro e assim, enquanto persiste no seu clímax, dá-nos um sentimento muito forte de presença, como só poucos fenômenos o conseguem (SIMMEL, 2008, p. 31-32).

A homogeneização referida por Simmel tornou-se um dos elementos da própria estrutura do sistema econômico. A produção em série tornou-se possível no momento em que os gostos e desejos socialmente produzidos são horizontalizados. Nesse sentido, a moda possui a tarefa de provocar nas classes socialmente inferiores os desejos e gostos das superiores.

Afirma Simmel (2008):

Ora, em virtude de a moda, enquanto tal, não poder justamente ter uma difusão geral, germina no indivíduo a satisfação de que ela representa nele sempre algo de particular e estranho, embora ele se sinta, ao mesmo tempo, interiormente sustentado por uma totalidade, que aspira ao semelhante, e não, como noutras satisfações sociais, por uma totalidade que realiza o semelhante. Por isso, a disposição anímica, que o fenómeno da moda compraz, é uma mescla visivelmente saborosa de aprovação e de inveja. Inveja-se o homem da moda como indivíduo, aprova-se como ser genérico (SIMMEL, 2008, p.33).

A compreensão que Simmel faz do carácter imitativo dos grupos sociais permite-nos afirmar que a teoria da classe ociosa de Veblen encontrou ecos.

Gilles Lipovetsky (2009) também afirma:

No início muito limitada, a confusão nos trajes só progrediu na passagem do século XVI ao XVII: a imitação do vestuário nobre propagou-se em novas camadas sociais, a moda penetrou na média e por vezes na pequena burguesia, advogados e pequenos comerciantes adotam já em grande número os tecidos, as toucas, as rendas e bordados usados pela nobreza. O processo prosseguirá ainda no século XVII, estritamente circunscrito, é verdade, às populações abastadas e urbanas, excluindo sempre o mundo rural; veremos, então, os artesãos e os camponeses empoar-se e usar peruca à maneira dos aristocratas (LIPOVETSKY, 2009, p. 44-45).

O carácter imitativo produziu ao longo dos últimos cinco séculos, como podemos observar, um novo estilo societário. O consumismo moderno (século XX), afirmamos, está com suas raízes fincadas nas relações sociais dos séculos anteriores.

Assim, entendemos que a moda se tornou mais um elemento estruturador das relações pessoais e delimitador de espaços sociais, permitindo-nos compreender o fenómeno atual da sociedade de consumo. O jogo dual promovido pela moda – novo/efêmero – impulsiona no século XX a formação do consumismo contemporâneo.

Isso ocorre pelo fato de o novo sempre prometer a diferenciação social, o bem-estar, o conforto e a felicidade – promessas da modernidade. Porém, como afirma Simmel, a moda, ao pronunciar o novo, traz em si o velho, a eterna luta recomeça. Numa metáfora, a sociedade é como Prometeu tendo seu fígado todos os dias sendo devorado; ao anoitecer, a regeneração do órgão o conduz para novo sofrimento no dia seguinte.

O fenómeno do consumismo moderno está aí embutido. O consumidor moderno que adquire o novo possui a consciência de que não tardará e o objeto estará efemerizado. O carácter frenético da moda, como afirma Simmel, torna obsoleto o objeto, não pela condição do uso, mas pelo fato de algo se apresentar como novo.

O novo traz em si o carácter fetichizado da mercadoria, como afirmou Marx. O novo nem sempre seduz pelas qualidades do valor de uso, mas principalmente pelo que suas características metafísicas – produtos da imaginação humana – permitem apresentar nas relações sociais entre indivíduos ou grupos.

São as estratégias para que ocorra a eterna valorização do capital. É necessário que incessantemente produtos novos sejam apresentados ao mercado. Uma das características para que o novo pereça com certa frequência é a própria ideia de obsolescência programada, chave para a constante recriação de produtos.

A ideia de bem posicional, citada anteriormente, também pode ser compreendida na tese de Simmel. A BMW nova adquirida por um indivíduo só terá validade social se poucos a possuírem. O novo é entendido não como aquilo que está sem uso, mas o que me dá destaque. Daí a ideia de a moda sempre produzir o novo, mesmo sendo algo que já foi produto social em determinado momento histórico. A reelaboração do que um dia já foi objeto de desejo é visto como novo devido ao fato de produzir posicionamento social de destaque.

Corroborando com tal ideia, Lipovetsky (2009) traça um panorama da moda, afirmando ser ela um produto típico das sociedades modernas. Como fenômeno da modernidade, a moda produz desdobramentos jamais vistos em outras épocas históricas, como por exemplo, a obsolescência programada dos objetos. Afirma ele:

Forma moda que se manifesta em toda a sua radicalidade na cadência acelerada das mudanças de produtos, na instabilidade e na precariedade das coisas industriais. A lógica econômica realmente varreu todo ideal de permanência, é a regra do efêmero que governa a produção e o consumo dos objetos. Doravante, a temporalidade curta da moda fagocitou o universo da mercadoria, metamorfoseado, desde a Segunda Guerra Mundial, por um processo de renovação e de obsolescência “programada” propício a revigorar sempre mais o consumo (...). Com a moda consumada, o tempo breve da moda, seu desuso sistemático tornaram-se características inerentes à produção e ao consumo de massa. A lei é inexorável: uma firma que não cria regularmente novos modelos perde força de penetração no mercado e enfraquece sua qualidade numa sociedade em que a opinião espontânea dos consumidores é a de que, por natureza, o novo é superior ao antigo (LIPOVETSKY, 2009, p. 185).

O século XX viu surgir daí um novo estilo de relação entre o sujeito e o objeto. Há nessa relação a ditadura do novo. Se até o século XVII o caráter de permanência dos objetos era o que determinava o padrão social dos indivíduos, famílias e grupos sociais, a partir da ascensão da burguesia – detentora do capital – como vimos anteriormente, com seu modo de vida a ser copiado da nobreza, instaura-se aí o domínio e a ditadura do novo. Ainda de acordo com Lipovetsky (2009)

A oferta e a procura funcionam pelo Novo; nosso sistema econômico é arrastado numa espiral onde a inovação grande ou pequena é rainha, onde o desuso se acelera: certos especialistas em marketing e em inovação podem assegurar que, em dez anos, 80 a 90% dos produtos atuais estarão desclassificados, serão apresentados sob uma forma nova e em nova embalagem. “É novo, é Sony”, todas as publicidades lançam toda a luz na novidade dos produtos – “Novo Pampers”, “Novo Ford Escort”, “Novos pudins com ovos de Francorusse” – o novo aparece como o imperativo categórico da produção e do marketing, nossa economia-moda caminha no *forcing* e na sedução insubstituível, da velocidade, da diferença (LIPOVETSKY, 2009, p. 185-186).

A moda, como se vê, tornou-se o motor do consumismo moderno, e para que isso ocorra com eficácia, é necessário que haja uma classe que alavanque os novos gostos, as novas necessidades, que procure por novos produtos, cujo objetivo é senão a diferenciação social, o conforto ou a felicidade.

A burguesia como classe socialmente detentora do poder econômico se torna atualmente – nas palavras de Veblen – a classe ociosa que possui o consumo conspícuo – e que será o grupo a ser copiado, imitado – nos termos de Simmel – pelas classes subalternas.

Retomando as discussões de T. Veblen, sobre a classe ociosa e seu consumo conspícuo, ele aponta para o caráter circunscrito dos bens de consumo. A atividade de consumir produtos de luxo representa a diferenciação social dos indivíduos, como se vê nesta passagem:

Para o homem ocioso, o consumo conspícuo de bens valiosos é um instrumento de respeitabilidade. A medida que acumula riqueza, ele é incapaz, sozinho, de demonstrar a própria opulência dessa forma. Recorre por isso ao auxílio de amigos e rivais, dando-lhes presentes valiosos e convidando-os para festas e divertimentos dispendiosos (VEBLEN, 1984, p. 38)

A ociosidade das classes economicamente superiores faz com que haja o fenômeno do dispêndio, tendo em vista que os membros desta recorrem constantemente, para se diferenciarem dentro de seu próprio grupo, a níveis de consumo cada vez mais elevados.

Esse fenômeno foi possível até o momento que grupos específicos – nobreza, aristocracia, clero – possuíam o monopólio da riqueza. A partir do momento que foi possível o acúmulo de bens materiais por outros grupos sociais – como a burguesia –, o fenômeno do consumo de bens luxuosos deixa de estar circunscrito ao universo da classe ociosa.

Uma vez ascendida à condição de classe detentora de capital, a burguesia se torna o grupo propenso ao consumo, imitando, assim, as classes socialmente privilegiadas pela condição do nascimento (aristocracia).

Vê-se que a competição social entre classes está dada pelo fato de um grupo imitar o estilo de vida do outro. No entanto, para que haja tal competição é preciso que as necessidades conhecidas como fundamentais (alimentação, vestuário e habitação) estejam saciadas. Além disso, há de se ter aumento da renda dos grupos economicamente inferiores. Uma vez concretizados esses dois fatores, a disputa imitativa inicia-se incorporando valores, hábitos, desejos, vontades das classes superiores, às inferiores; e uma vez incorporados, as classes superiores necessariamente buscam novos elementos de consumo para dar continuidade à diferenciação social.

Essa competição imitativa, na teoria de Veblen, nos dá pistas para compreender claramente o fenômeno do consumismo moderno. Isso ocorre pelo fato de o estabelecimento

de padrões sociais por classes economicamente superiores ter-se tornado, ao longo do século XX, o motor de práticas sociais que potencializam a prática do consumo a níveis jamais vistos em outros períodos históricos.

Veblen, ao analisar o consumo dos grupos sociais, afirma que a competição entre eles é o que move e faz surgir novos padrões de vida. Essa disputa é, em nosso entendimento, um dos pilares para se compreender o consumismo. Segundo Veblen:

O padrão de vida é pela sua natureza um hábito. Constitui, em método e intensidade, um hábito de reação a um dado estímulo. A dificuldade em abandonar um padrão estabelecido consiste na dificuldade em quebrar um hábito já formado. A relativa facilidade com que é feito um avanço no padrão de vida significa que viver é um processo de desdobramento da atividade e que a mesma se desdobrará prontamente numa nova direção, sempre, quando e onde diminuir a resistência a auto-expressão (VEBLEN, 1984, p. 51).

Nessa passagem, fica claro que a competição entre grupos impulsiona o consumo social, tendo em vista que é por meio da aquisição de produtos – para satisfazer novos padrões sociais – que se produzem as diferenças entre as classes.

2.3.3 Jean Baudrillard (1929 – 2007)

Antes de discutir o conceito de sociedade de consumo para Jean Baudrillard, faz-se necessário compreender o que para ele se define como consumo. Em sua obra *O sistema dos objetos*, afirma, primeiramente, que o consumo é um fenômeno típico da “civilização industrial”, e secundariamente que não é uma mera “satisfação das necessidades” (J. Baudrillard, 2004). Para ele, o consumo:

não é este modo passivo de absorção e de apropriação que se opõe ao modo ativo da produção para que sejam confrontados os esquemas ingênuos de comportamento (e de alienação). É preciso que fique claramente estabelecido desde o início que o consumo é um modo ativo de relação (não apenas com os objetos mas com a coletividade e com o mundo), um modo de atividade sistemática e de resposta global no qual se funda todo nosso sistema cultural (BAUDRILLARD, 2004, p. 206-207).

Essa definição de consumo traz em si a relação – que mais adiante veremos – entre o valor de uso e valor de troca. Se o consumo fosse apenas fundado no valor de uso, certamente não haveria a sociedade de consumidores, apenas de produtores. No entanto, a relação com os objetos está para além da manifestação da satisfação material.

Nesse sentido, o autor afirma: “não são os objetos e os produtos materiais que são objeto de consumo: estes são apenas objeto da necessidade e da satisfação” (BAUDRILLARD, 2004, p 206).

Assim, Baudrillard declara:

O consumo não é nem uma prática material, nem uma fenomenologia da “abundância”, não se define nem pelo alimento que se digere, nem pelo vestuário que se veste, nem pelo carro que se usa, nem pela substância oral e visual das imagens e mensagens, mas pela organização de tudo isto em substância significativa; *é ele a totalidade virtual de todos os objetos e mensagens constituídos de agora então em discurso cada vez mais coerente*. O consumo, pelo fato de possuir um sentido, é uma atividade de manipulação sistemática de signos⁶² (BAUDRILLARD, 2004, p. 206).

Essa observação da ideia de consumo – como relação simbólica entre sujeito e objeto – é fundamental para a compreensão de sociedade de consumo.

Assim sendo, o primeiro autor a utilizar o conceito de sociedade de consumo foi Jean Baudrillard (1995) em sua obra *Sociedade do Consumo*. Considera nessa obra que o consumo tornou-se um ato – seja individual ou coletivo – ditado pelo império do objeto e que as relações sociais são permeadas por esses. O prestígio e o conforto trazidos pelo consumo são os fundamentos que impulsionaram o que se chama agora de sociedade do consumo. Nesta não se consome para satisfazer apenas necessidades elementares, mas para além, busca-se a aceitação social, a felicidade.

A sociedade do consumo para Baudrillard encanta a todos com a profusão constante dos objetos. São estes que fantasiam e se tornam o amálgama social. Afirma ele:

À nossa volta, existe hoje uma espécie de evidência fantástica do consumo e da abundância, criada pela multiplicação dos objectos, dos serviços, dos bens materiais, originando como que uma categoria de mutação fundamental na ecologia da espécie humana. Para falar com propriedade, os homens da opulência não se encontram rodeados, como sempre acontecera, por outros homens, mas mais por objectos. (...) Vivemos o tempo dos objectos: quero dizer que existimos segundo o seu ritmo e em conformidade com a sua sucessão permanente. Actualmente, somos nós que os vemos nascer, produzir-se e morrer, ao passo que em todas as civilizações anteriores eram os objetos, instrumentos ou monumentos perenes, que sobreviviam às gerações humanas (BAUDRILLARD, 1995, p. 15-16).

Vemos que Baudrillard aponta duas características importantes que constituem, em nossa compreensão, a sociedade de consumo: a primeira é a quantidade – a abundância – dos objetos que rodeiam contemporaneamente a existência humana; e a segunda é a efemeridade dos objetos.

Novamente aqui verificamos o caráter dialético entre produção e consumo e que são frutos da racionalidade capitalista. O acúmulo de capital – no setor produtivo – se dá por meio da circulação de mercadorias. Para que isso ocorra, é necessária a ampliação cada vez maior dos mercados consumidores. Ampliado o mercado, a produção de mercadorias deve acompanhá-lo devido à demanda. É neste momento que o sistema industrial lança mão de toda

⁶²Signo, para a tradição filosófica e em especial para os Estoicos, é o indicativo de alguma coisa obscura, não manifesta. Por exemplo: a fumaça vista de longe é signo de fogo.

a tecnologia para acelerar a produção e promover a abundância nos mercados, como afirma Baudrillard (1995, p. 16): “os grandes armazéns, com a exuberância de conservas, vestidos, bens alimentares e de confecção constituem como que a paisagem primária e o lugar geométrico da abundância”.

Ampliado o mercado, a fidelidade deste deve permanecer. Essa fidelidade ocorre com a criação permanente de novos produtos. Entretanto, essas novas mercadorias – que em outros momentos do desenvolvimento econômico eram feitas para durar – são feitas para deteriorar – seja pelo uso, seja pelo surgimento de novos modelos. A obsolescência programada dos objetos produz assim a eterna corrida pelo novo. O novo é a marca da sociedade de consumidores. Afirma Baudrillard (1995, p. 43):

A sociedade de consumo precisa dos seus objectos para existir e sente sobretudo necessidade de os *destruir*. O “uso” dos objectos conduz apenas ao seu *desgaste lento*. O valor criado reveste-se de maior intensidade no *desperdício violento*. Por tal motivo, a destruição permanece como a alternativa fundamental da produção: o consumo não passa de termo intermediário entre as duas. No consumo, existe a tendência profunda para se ultrapassar, para se transfigurar na destruição.

Contudo, para Baudrillard, o novo, o objeto em si, não é o que provoca o consumidor. Para ele o consumo é experiência simbólica e não a material. A felicidade é a busca incessante na modernidade.

Para explicar esta relação simbólica entre indivíduos e objetos, Baudrillard elabora uma comparação entre os consumidores modernos e os indígenas da Melanésia. Afirma ele que “os melanésios ficavam encantados com os aviões que sobrevoavam os céus de suas tribos”. No entanto, somente os brancos conseguiam fazer com que os aviões chegassem à terra, pois para eles os brancos possuíam algum objeto que atraía os aviões. Assim, “os indígenas tramaram a criação de um simulacro de avião, iluminaram e delimitaram um espaço em terra na esperança que os verdadeiros aviões descessem” (BAUDRILLARD, 1995, p. 21).

Nesta comparação, Baudrillard afirma que o consumo possui um “estatuto miraculoso”, e que os consumidores modernos equivalem-se aos primitivos da Melanésia, buscando por meio do consumo fazer com que a felicidade baixe até eles. Desse modo, declara:

é o *pensamento mágico* que governa o consumo, é uma mentalidade sensível ao miraculoso que rege a vida quotidiana, é a mentalidade primitiva, no sentido em que foi definida como baseada na crença na onipotência dos pensamentos: no caso presente, trata-se da crença na onipotência dos signos. A opulência, a “afluência” não passa da acumulação dos *signos* da felicidade. As satisfações que os objectos em si conferem são o equivalente dos aviões simulacros, dos modelos reduzidos dos Melanésios, ou seja, o reflexo antecipado da Grande Satisfação virtual, da Opulência total, da Jubilação derradeira dos miraculados definitivos, cuja esperança louca alimenta a banalidade quotidiana (BAUDRILLARD, 1995, p. 21-22).

O consumo para ele está inserido, portanto, na categoria simbólica. Assim a sociedade de consumo é caracterizada pela:

universalidade do *fait divers* na comunicação de massa. Toda informação política, histórica e cultural é acolhida sob a mesma forma, simultaneamente anódina e miraculosa, do *fait divers*. Actualiza-se integralmente, isto é, aparece dramatizada no modo espetacular – e permanece de todo inactualizada, quer dizer, distanciada pelos meios de comunicação e reduzida a signos. O acontecimento irrelevante não constitui, pois uma categoria entre outras, mas a categoria cardinal do nosso pensamento mágico e da nossa mitologia (BAUDRILLARD, 1995, p. 23).

O que se consome, nas palavras de Baudrillard, na sociedade de consumo, não é o objeto em si, mas o que nele está representado – o signo. Está posta novamente a ideia de que no objeto há dois valores – o de uso e o de troca, como K. Marx, em *O Capital*, no capítulo sobre a mercadoria, já demonstrava. É no valor de troca que está embutido, pela sociedade comunicativa, de *marketing*, toda a significação social do produto. Não se consome um automóvel pura e simplesmente, o que se consome são os elementos de representação (posição social, bem-estar, conforto, felicidade etc.) que está por trás do objeto em si. Assim afirma Baudrillard:

Vivemos desta maneira ao abrigo dos signos e na recusa do real. Segurança miraculosa: ao contemplarmos as imagens do mundo, quem distinguirá esta breve irrupção da realidade do prazer profundo de nela não participar. A imagem, o signo, a mensagem, tudo o que “consumimos”, é a própria tranquilidade selada pela distância ao mundo e que ilude, mais do que compromete, a alusão violenta do real (BAUDRILLARD, 1995, p. 25).

A análise de Baudrillard nos permite compreender, assim, o cerne da sociedade de consumo. O perpétuo movimento deste modelo societário se encontra no momento em que o consumo é alavancado como o grande salvador da sociedade ocidental. O consumo é apresentado aos indivíduos como o Messias para o conforto, a segurança e a felicidade.

No entanto, enquanto o consumo permanece na esfera dos signos, as ideologias – do conforto, da segurança, da felicidade – são os motores da eterna insatisfação individual e coletiva, pois enquanto signo o consumo não permite acesso ao real, frustrando as expectativas dos consumidores modernos, lançando-os novamente na conquista de tal salvação.

Essas ideologias são os elementos estruturadores da sociedade de consumidores. Para que haja desenvolvimento e acumulação de capital, torna-se necessário inserir a sociedade em um ciclo infinito de buscas. Nada mais eficaz do que a criação de princípios que são absolutamente subjetivos. Conforto, segurança e felicidade, além de serem produções sócio-históricas e culturais, também estão no universo dos signos, o que significa que o consumo do objeto em si não trará, individual ou socialmente, a conquista desses objetivos, pois o consumo

do aparelho celular, do carro ou da casa é apenas manifestação simbólica do conforto, da segurança e da felicidade.

Sobre a noção de felicidade, como fundamento da sociedade de consumo, Baudrillard esclarece:

Todo discurso sobre as necessidades assenta numa antropologia ingênua: a da propensão natural para a felicidade. Inscrita em caracteres de fogo por detrás da menor publicidade para as Canárias ou para os saís de banho, a felicidade constitui a referência absoluta da sociedade de consumo, revelando-se como o equivalente autêntico da *salvação*. Mas, que felicidade é esta, que assedia com tanta força ideológica a civilização moderna? (BAUDRILLARD, 1995, p. 47)

Essa propensão à felicidade assentada, para Baudrillard, no princípio da igualdade, advém da Revolução Industrial, e é marcada pela ideia do bem-estar. No entanto, essa ideia de felicidade requer mensurabilidade, e esta, por sua vez, se mede pelo princípio do bem-estar.

Afirma que:

A “Revolução do Bem-Estar” é a herdeira, a testamentária da Revolução Burguesa ou simplesmente de toda a revolução que erige em princípio a igualdade dos homens sem a poder (ou sem a conseguir) realizar *a fundo*. O princípio democrático acha-se então transferido de uma igualdade real, das capacidades, responsabilidades, e possibilidades sociais, da felicidade (no sentido pleno da palavra) para a igualdade diante do objecto e outros signos *evidentes* do êxito social da felicidade (BAUDRILLARD, 1995, p. 48).

O bem-estar que outrora fora sustentado na conquista de direitos de igualdade social, na sociedade de consumo foi transferido para a conquista dos objetos. Esta revolução só pode ser compreendida se a ideia de necessidade estiver erigida socialmente. Felicidade, portanto, na sociedade de consumo, passa a significar aquisição de objetos para mensurar o bem-estar. Nesse sentido, Baudrillard aponta que:

A noção de “necessidade” é solidária da de bem-estar, na mística da igualdade. As necessidades descrevem um universo tranquilizador de fins e semelhante antropologia naturalista cimenta a promessa da igualdade universal. A tese implícita é a seguinte: perante as necessidades e o princípio de satisfação, todos os homens são iguais, porque todos eles são iguais diante do *valor de uso* dos objectos e de bens (se bem que sejam desiguais e se encontrem divididos em relação ao *valor de troca*). Porque a necessidade se cataloga pelo valor de uso, obtém-se uma relação de utilidade *objectiva* ou finalidade natural, em cuja presença deixa de haver desigualdade social ou histórica. Ao nível do bife (valor de uso), não existe proletariado nem privilegiado (BAUDRILLARD, 1995, p. 48).

O valor de uso, que para Baudrillard funda a ideia de necessidade, em nossa compreensão na sociedade de consumo praticamente desaparece, restando apenas o valor de troca. Satisfeitas as necessidades (valor de uso) – e isso teoricamente na sociedade da abundância é possível –, o crescimento do acúmulo de capital só se torna possível por meio da

criação de uma ideologia (bem-estar, felicidade, conforto, segurança etc.) socialmente inatingível, que só se concretiza por meio do valor de troca, pois este se funda no princípio simbólico.

Dessa forma, a sociedade de consumo, fundada a partir da profusão de objetos cujas funções estão para além da satisfação do uso material – profusão esta proporcionada pelo sistema produtivo industrial e alavancada por sistemas imbricados de circulação das mercadorias –, torna-se uma estrutura antagônica ao desenvolvimento ambientalmente sustentável tendo em vista que este é pautado na ideia de uma inatingível satisfação de necessidades, dado o caráter simbólico dos objetos no valor de troca.

Assim, esse modelo social não permite que as necessidades sejam satisfeitas pelo fato de ser imperativo, para que haja desenvolvimento econômico e acúmulo de capital, a circulação das mercadorias, o que ocorre por meio da aquisição constante por parte dos consumidores.

2.3.4 Colin Campbell (1940)

Outro autor que nos auxilia compreender o consumismo moderno é Colin Campbell. Em sua obra *A ética romântica e o espírito do consumismo moderno* (2001), apresenta a tese na qual a sociedade consumista foi erigida a partir de mudanças no comportamento do consumidor na Inglaterra do século XVIII. Afirma que, se no período anterior (séculos XVI e XVII), a ética protestante estava direcionada para a produção e poupança, a romântica (a partir do XVIII) apontava para o consumo e o dispêndio.

Segundo o autor, o consumismo moderno não pode ser entendido sobre três perspectivas, como tradicionalmente os historiadores econômicos o fazem: 1º) não é fruto da Revolução Industrial, já que o aumento da produção – proporcionado pelas mudanças nas técnicas fabris – só pode ser entendido se há uma demanda reprimida por parte do consumidor; 2º) não é consequência do aumento populacional – tendo em vista que não há correlação entre crescimento e demanda; 3º) não é consequência do aumento da renda, visto que não é automático o uso da renda excedente para satisfazer novas necessidades (CAMPBELL, 2001).

Dessa maneira, Campbell afirma que foi a mudança de comportamento o elemento fundante para se compreender o fenômeno do consumismo moderno:

Reconhecendo que a solução para o problema de justificar o crescimento da procura não pode ser encontrada numa consideração quer de superioridade numérica, quer de poder aquisitivo, os historiadores econômicos foram obrigados a aceitar que a resposta devia ser buscada em alguma mudança daqueles valores e atitudes que presidem o consumo. Crescentemente, portanto, encontram-se referência ao papel desempenhado

por “uma nova atitude moral para com a aquisição pelo consumidor” (CAMPBELL, 2004, p. 33).

A partir dessa diferenciação inicial, Campbell inicia suas explicações acerca do consumismo moderno, afirmando que as explicações econômicas não interpretaram corretamente a revolução no consumo e do consumidor:

Pretendendo encontrar uma explicação para a revolução do consumo do século XVIII, a descrição “padrão” aceita pelos historiadores econômicos foi considerada insuficiente. No essencial, é um modelo que coloca a ênfase na emulação e, no entanto, nenhuma boa razão é apresentada para explicar por que as pessoas devem ter-se tornado mais ativamente emulativas nessa época. Os fatores mencionados são ou a manipulação do mercado – corretamente encarada como sendo em grande parte dependente da existência, anterior, da configuração da moda moderna – ou a própria moda que, a um exame mais atento, parece ser o comportamento emulativo sob um outro nome. Bem pode ser que, se a procura tiver sido a chave para a Revolução Industrial, então a moda terá sido a chave para esta procura, mas até o momento não se ofereceu nenhuma explicação adequada quer para a origem, quer para o funcionamento desse fenômeno (CAMPBELL, 2001, p. 54-55).

Vê-se nessa passagem que Colin Campbell não se deixa convencer pela tese de Veblen sobre a classe ociosa e seu consumo conspícuo, e nem pela tese de Simmel, na qual a moda é o fator propulsor do consumismo moderno.

Para ele, esses elementos compõem uma explicação macro sobre a revolução do consumo no século XVIII, porém não é suficiente. Assim Campbell avança a explicação apontando novos componentes:

Certos aspectos cruciais foram observados, porém, a respeito da revolução do consumo. Ela foi, por exemplo, uma questão predominantemente de classe média (pelo menos no estágio inicial) e constituiu, sobretudo, numa nova procura de produtos supérfluos ou de luxo. Ao mesmo tempo, esteve claramente relacionada com as mudanças maiores que estavam tendo lugar na sociedade inglesa, que envolveram uma alteração nos valores e atitudes. Exemplos óbvios, neste caso, são o entusiasmo pelo lazer e as atividades das horas de lazer, a ascensão do romance com a correlata procura de ficção, e o culto ao amor romântico (CAMPBELL, 2001, p. 55).

A partir dessa constatação, afirma que:

A única alternativa razoável que se apresenta é que a revolução do consumo, na realidade, foi levada adiante por meio de uma ética do consumidor especificamente burguesa, uma série de valores e crenças que estavam definidos para esse setor da sociedade inglesa e que serviram para justificar não somente a leitura de ficção e o comportamento romanticamente motivado, como também a indulgência com o consumo de luxo (CAMPBELL, 2001, p. 56).

Campbell buscou assim compreender como havia ocorrido a mudança no comportamento do consumidor moderno e qual era o mistério que envolvia essa nova ética burguesa:

Pois a verdade é que existe um mistério que rodeia o comportamento do consumidor ou, pelo menos, há um mistério que rodeia o comportamento dos consumidores nas sociedades industriais modernas. Não diz respeito à sua escolha dos produtos, nem às

razões por que alguns grupos apresentam padrões de consumo diferentes dos outros. Nem envolve a questão sobre quanto de um produto uma pessoa consente em comprar por um dado preço, nem a que espécie de forças subconscientes podem influir nessa decisão. O mistério é mais fundamental do que qualquer desses e se refere à própria essência do consumo moderno – a seu caráter, como uma atividade que envolve uma busca interminável de necessidades; o aspecto mais característico do consumo moderno é essa insaciabilidade. Como observa Fromm, “o homem contemporâneo tem uma fome ilimitada de mais e mais bens”, ou, como o expressa Neill, o consumidor moderno deve aprender a “tensão econômica”, isto é, a compreensão de que todas essas necessidades de desejos jamais serão satisfeitas. Isso nunca pode acontecer, por causa do processo aparentemente interminável da reposição, que assegura: “quando uma necessidade é preenchida, diversas outras habitualmente aparecem, pare-lhe tomar o lugar” (CAMPBELL, 2001, p. 58).

Nessa passagem, Campbell nos dá pistas de como o comportamento do consumidor moderno passou por alterações bruscas. Além de apontar para a “insaciabilidade” das necessidades humanas, deixa subentendido que a Revolução Industrial – com sua capacidade de sempre criar novos objetos – produziu uma nova forma dos indivíduos se relacionarem com tais inovações. Essas são, por sua vez, as propulsoras de novas necessidades, como afirma:

O consumidor moderno se caracteriza por uma insaciabilidade que se eleva de uma básica inexauribilidade das próprias carências, que se levantam sempre, como uma fênix, das cinzas das suas antecessoras. Consequentemente, mal uma se satisfaz e a outra já se acha à espera preparada, reclamando a satisfação; quando esta é atendida, uma terceira aparece, então subsequentemente uma quarta, e assim por diante, aparentemente sem fim. O processo é ininterrupto. Raramente pode um habitante de sociedade moderna, não importa quão privilegiado ou opulento, declarar que não há nada que esteja querendo. Que isso deva ser assim nos causa admiração. Como é possível às necessidades aparecerem com tamanha constância, e de uma forma tão inexaurível, especialmente quando se referem, tipicamente, a novos produtos e serviços? (CAMPBELL, 2001, p. 59)

Campbell, com essa observação, nos permite compreender que a revolução ocorrida no fenômeno do consumo moderno está na relação existente entre o sujeito – consumidor – e o objeto criado. No entanto, nos apresenta a tese na qual afirma que diferentemente do consumidor tradicional – que visava à satisfação por meio da aquisição do objeto –, o moderno consome em busca do prazer. Contudo essa chave compreensiva sobre o consumismo moderno só pode ser entendida a partir da diferenciação que Campbell faz sobre o hedonismo:

Como seu tradicional antecessor, o hedonismo moderno é ainda, basicamente, uma questão de conduta arrastada para a frente pelo desejo da antecipada qualidade de prazer que uma experiência promete dar. O contraste, porém, é considerável. Em primeiro lugar, o prazer é procurado por meio de estimulação emocional e não meramente sensorial, enquanto, em segundo, as imagens que preenchem essa função são ora criadas imaginativamente, ora modificadas pelo indivíduo para o autoconsumo, havendo pouca confiança na presença dos estímulos “reais”. Esses dois fatos indicam que o hedonismo moderno tende a ser encoberto e auto-ilusivo, isto é, os indivíduos empregam seus poderes imaginativos e criativos para construir imagens mentais que eles consomem pelo intrínseco prazer que elas proporcionam, uma prática que se descreve melhor como de devanear ou fantasiar (CAMPBELL, 2001, p. 114).

Além desta variável, Campbell aponta uma outra, para sustentar as modificações no padrão dos consumidores modernos. Como vimos acima, ele afirma que a ética romântica se diferencia da protestante, no que a primeira está relacionada ao consumo e ao dispêndio, enquanto a segunda esteve ligada à poupança e à produção.

Para confirmar esta hipótese, Campbell faz uma incursão sobre o século XVIII, para aferir quais elementos produziram tal mudança, e apresenta a tese na qual afirma que foi com o desenvolvimento do movimento romântico que o consumismo moderno surgiu.

A relação estabelecida é a de que no romantismo surgiram elementos que produziram rompimentos nos padrões de comportamento. Enquanto a ética puritana – protestante – esteve ligada ao acúmulo (como preconizava Max Weber), a ética romântica – moderna – ligou-se ao dispêndio. O elemento explicativo para tal alteração foi o surgimento do boemismo:

A boêmia é a corporificação social do romantismo, sendo o boemismo a tentativa de tornar a vida ajustada aos princípios românticos. Por conseguinte, é aqui que as ilustrações mais óbvias e bem definidas do ideal romântico de caráter devem ser encontradas na sociedade moderna. Ela também serve como o melhor exemplo dessa tendência fundamental e essencialmente moderna de valorizar o prazer acima da utilidade e, conseqüentemente, a voluptuosidade acima da opulência. O estereótipo corrente de um artista morrendo de fome e vivendo num sótão vazio, intermitentemente trabalhando em sua arte e se envolvendo em acessos de irresponsável agitação e dissipação, revela muito claramente essa preferência básica. É uma prioridade inversa à do ascetismo e satisfação que caracterizam a burguesia de feição comercial, pois, enquanto esta última se mostra apta a restringir seus prazeres – enquanto incessantemente faz acréscimos a seu conforto –, o boêmio prontamente inclui a privação na busca de prazeres (CAMPBELL, 2001, p. 273-274).

Nesse ponto fica claro que Campbell não aceita a tese de Veblen de que o consumismo moderno se instaura a partir da ascensão de uma classe ociosa, mas sim a partir de alterações nos padrões de comportamento, do surgimento de uma ética do dispêndio. Para ele, a burguesia puritana (do século XVI), dada ao acúmulo, será a mesma burguesia dada ao dispêndio no XVIII em diante, como afirma a seguir:

Mais especificamente, o romantismo proporcionou aquela filosofia de “recreação” necessária a uma dinâmica do consumo: uma filosofia que legitima a procura do prazer como um bem em si mesmo e não meramente de valia por restituir o indivíduo a uma plena eficiência. (...). Ao mesmo tempo, o romantismo assegurou o amplamente difundido gosto básico pela novidade, juntamente com o suprimento de produtos “originais”, necessários a que o padrão da moda moderna funcionasse, algo bem ilustrado por um reconhecimento da função central que a boêmia preenche como o laboratório social e cultural da sociedade moderna, tão crucial em relação ao consumo como a ciência e a tecnologia o têm sido para a produção. De todas essas maneiras, o romantismo serviu para proporcionar o apoio ético para esse padrão inquieto de consumo que tão bem caracteriza o comportamento do homem moderno (CAMPBELL, 2001, p.281-282).

Campbell, ao apontar para o fenômeno do hedonismo moderno, nos concede uma abordagem sócio-antropológica que difere das visões tradicionais. Assim as explicações puramente econômicas afrouxam-se com as alterações e as determinações comportamentais ocorridas a partir do período em questão.

2.3.5 Don Slater e a Cultura do consumo (1954)

Don Slater (2002), em sua obra *Cultura do consumo e modernidade*, inicia suas discussões acerca do consumo afirmando:

O consumo é sempre e em todo lugar um processo cultural, mas a “cultura do consumo” é singular e específica: é um modo dominante de reprodução cultural desenvolvido no Ocidente durante a modernidade. A cultura do consumo é, em aspectos importantes, a cultura do Ocidente moderno – crucial, certamente, para a prática significativa da vida cotidiana no mundo moderno; e num sentido mais genérico, está ligada a valores, práticas e instituições fundamentais que definem a modernidade ocidental, como a opção, o individualismo e as relações de mercado. Se tivéssemos de isolar uma única característica definidora, seria algo do gênero: a cultura do consumo designa um acordo social onde a relação entre a cultura vivida e os recursos sociais, entre modos de vida significativos e os recursos materiais e simbólicos dos quais dependem, são mediados pelos mercados. A cultura do consumo define um sistema em que o consumo é dominado pelo consumo de mercadorias, e onde a reprodução cultural é geralmente compreendida como algo a ser realizado por meio do exercício do livre-arbítrio pessoal na esfera privada e cotidiana (SLATER, 2002, p. 17).

Ao afirmar que é o mercado que estabelece a mediação das relações sociais pautadas pelo consumo, aponta em uma direção que entendemos ser crucial para a compreensão da eterna geração das necessidades. Estamos inseridos em uma sociedade na qual a cultura – ou seja, os elementos que nos dão coesão social – está substancialmente vinculada a esse fenômeno – o consumismo – que empiricamente está se mostrando inviável devido às consequências ambientais, econômicas e sociais⁶³.

Slater nos apresenta a tese na qual sustenta que a cultura do consumo é um fenômeno típico da modernidade, surgido a partir do século XVIII, e não exclusivo do mundo ocidental. Nesse sentido afirma que esse modelo cultural é:

parte da afirmação ocidental que a diferenciava do resto do mundo como uma cultura moderna, progressista, livre, racional. Mas, na ideia da cultura do consumo, havia um pressuposto de dominação e infâmia, no qual o Ocidente se via como civilizado e rico por direito, possuidor de valores de caráter universal. A cultura do consumo tem sido

⁶³ Como consequência direta do consumismo moderno, podemos citar a geração de lixo. Uma reportagem no site Agência Brasil, diante dos dados da Associação Brasileira de Empresas de Limpeza Pública e Resíduos Especiais (Abrelpe), declara que a produção de lixo no Brasil, entre 2003 e 2014, aumentou em 29%, enquanto a população neste mesmo período cresceu 6%. Na mesma matéria, do total de lixo gerado em 2014, 41% foram despejados em lixões ou aterros controlados, o que significa danos ao meio ambiente e à saúde humana (MACIEL, 2015).

a nau capitânea para o avanço da empresa ocidental, dos mercados ocidentais e de modo de vida ocidental. Como um aspecto do projeto universalizante da modernidade ocidental, a cultura do consumo tem pretensões e alcance globais (SLATER, 2002, p. 17-18).

A partir dessa afirmação, podemos compreender que a cultura do consumo, segundo Slater, estabelece um novo padrão de sociabilidade e comportamento entre indivíduos, mercados e visões de mundo.

Para sustentar sua teoria acerca da cultura do consumo, Slater recorre à História partindo do final do século XX (década de 1980) – período no qual afirma que o consumismo moderno ganha suas características constitutivas como tal – para trás, até chegar à revolução comercial do século XV, no qual afirma estar o ponto de partida do modelo cultural em questão.

Para ele, os anos 80 do século passado viram nascer o consumidor herói, tendo em vista que, para além das questões como o aumento de renda – que é o combustível do crescimento econômico –, o herói da modernidade é um “modelo do sujeito e cidadão moderno”, tendo em vista que ele, como detentor desse *éthos*, é o fundamento para as novas relações sociais e das dinâmicas e liberdades cívicas (SLATER, 2002, p. 19).

Outra característica importante dos anos 80 do século passado foi a subordinação da produção ao consumo a partir das ferramentas modernas de convencimento do mercado (*marketing, design, publicidade*). Isso permitiu ao consumidor que forjasse sua “identidade pessoal”, tornando-o sempre diferente. As características da modernidade (liberdade, expressão, subjetividades etc.) são assim postas pelo mercado em direção ao consumidor.

O consumidor do século XX e XXI, para Slater, é o agente das transformações sociais. É por ele que o mercado entra em disputa (novas estratégias, novos produtos). Não há mais nichos sociais onde o mercado não proporcione a “satisfação das necessidades” aos consumidores. O consumismo, antes visto como gasto das riquezas socialmente produzidas e restrito a alguns grupos sociais privilegiados ou como satisfação de necessidades básicas, a partir dos anos 80 ganha o espectro de jogo de signos e significados. A aparência do consumidor ganha validade social; a diferença, a criação de novas identidades são os fundamentos das novas relações sociais. Esse fato ganha constatação social a partir do estabelecimento do toyotismo como modelo de produção e gerenciamento industrial e das políticas neoliberais. Segundo Slater:

Tanto o neoliberalismo quanto o pós-modernismo proclamaram e aparentemente endossaram o assassinato da razão crítica pela soberania do consumidor: sistemas de valor alheios às preferências de mercado expressas pelos indivíduos eram ridicularizados como elitistas, conservadores ou simplesmente infundados. O consumismo ideológico da década de 1980 enfatiza o imediatismo e o individualismo radical, por um lado e, por outro, seu embasamento numa modalidade de signos e

significados: essa cultura do consumo é orgulhosamente superficial, profundamente interessada nas aparências (SLATER, 2002, p. 19).

Esse irracionalismo – da criação eterna de novos produtos – possui um objetivo que é o da diferenciação social. Um telefone celular é trocado por outro não por que quebrou, mas por que, sendo mais caro e possuidor de novas ferramentas, tecnologias, cores, tamanhos, diferencia o consumidor A – que adquiriu o produto – do B que não o adquiriu; e este, quando o adquirir, fará com que A busque o novo modelo que está sendo lançado.

Para exemplificar, citamos o caso do smartphone da empresa norte-americana Apple, o Iphone⁶⁴. A primeira geração desse equipamento foi lançada em 09 de janeiro de 2007. Desde então, já são mais 8 gerações deste produto. Estatisticamente a cada ano é lançado um novo modelo, no entanto não é isso que ocorre. Em 10 de setembro de 2013, foi lançado o Iphone 5s. No ano seguinte, em 09 de setembro de 2014, foram lançados ao mesmo tempo as versões 6 e 6 *plus*; em 2015, foram lançados os modelos 6s e 6s *plus*.

Do ponto de vista da valorização do capital, essa eterna criação de novos produtos, lançados de tempos em tempos no mercado, é completamente plausível. No entanto – e aqui temos mais um elemento para sustentar nossa tese –, do ponto de vista ambiental esse modelo é completamente inviável, pois as necessidades socialmente construídas nos indivíduos jamais serão completamente saciadas, o que requer constante expropriação da natureza – seja extraindo recursos, seja lançando fora os resíduos.

Como é possível ver no anexo, as cinco versões do Iphone aqui apresentadas possuem diferenças. Entretanto não nos interessa analisá-las em termos técnicos, mas sim questionar o seguinte elemento: será que de 2013 a 2015 o avanço tecnológico foi significativo a ponto de as ferramentas apresentadas no último modelo, ainda em 2013, não existirem? E se os avanços tecnológicos forem efetivos num curto espaço de tempo, temos outro questionamento: é ambientalmente viável o padrão desta obsolescência? Será que a Apple, em nome da proteção ambiental, está disposta a aumentar o tempo de lançamento de novas versões ou produtos?

Esse fenômeno mercadológico, como afirmamos, é irracional tanto no sentido ético, quanto no sentido ambiental. Isso porque o mercado não possui interesses na existência de um consumidor crítico, autônomo, capaz de não cair nas armadilhas do discurso sobre a felicidade conquistada a partir da aquisição de objetos. Ao contrário, busca afirmar a primazia do indivíduo-consumidor, cuja ideologia está posta na eterna busca do conforto e felicidade, transformando-o em uma mera máquina de acumulação material.

⁶⁴ Ver anexo A

Dando sequência em sua análise, Slater afirma que o consumo dos anos 50 e 60 do século XX foi fruto da reestruturação produtiva no pós-guerra. Síntese do que ele afirma ser “o triunfo do administrativismo econômico” por meio da teoria keynesiana e do “estatismo previdenciário”, essas décadas foram o motor de propulsão do consumismo moderno e o auge do pós-crise de 1929. Afirma Slater:

Este é o período do milagre econômico que foi tão diretamente vivenciado na elevação dos padrões de consumo.

(...)

Na verdade a imagem do consumidor do pós-guerra e da explosão do consumo é bem esquizóide. Por um lado, a cultura do consumo – principalmente na década de 1950 – aparece como uma nova era de conformismo, do “homem organizado”, do narcisista “voltado para o outro”, do entorpecente cultural de massa ou do consumidor de batata frita sentado na frente da televisão, que segue o vizinho no consumo de massa passivo de mercadorias padronizadas produzidas em massa (...).

Por outro lado, a “sociedade opulenta” (Galbraith, 1969) também poderia envolver padrões de consumo perturbadoramente explosivos e hedonistas entre os novos grupos sociais, crucialmente definidos, eles próprios, por seu consumo: o surgimento do adolescente, da classe operária a Butlins, da família suburbana e assim por diante. A sociedade opulenta era uma sociedade do consumo opulenta onde a prosperidade econômica criou necessidades insaciáveis e moralmente duvidosas, uma crise de valores a respeito da ética do trabalho, uma bifurcação do desejo entre o consumo respeitável (...) e o consumo hedonista, amoral, não familiar (SLATER, 2002, p. 20-21).

Apesar dos anos 50 e 60 apresentarem um surto de consumo, Slater afirma que esse período “representa a disseminação de temas e acordos sociais introduzidos numa era anterior”, os anos 20, que fora a primeira década a ser chamada de consumista, na qual percebeu-se, de certo modo, a generalização de riqueza nos países industrializados.

Na década de 1920 (e, especialmente nos Estados Unidos, também as duas décadas anteriores) mostram uma divisão moral semelhante à era do pós-guerra: *Babbit*, de Sinclair Lewis (1922), exemplifica o consumismo, o “incentivo ao consumo”, a vida das vendas e das mercadorias como o caminho para um conformismo de massa vazio (principalmente no interior da família cada vez mais privatizada, suburbanizada e nuclearizada); a melindrosa, o cinema, o automóvel e a Lei Seca representam o outro lado: a orgia permissiva do jazz, de Hollywood e das noites do Harlem, voltada para o jovem e para o prazer. Mais uma vez, e bem precocemente, o consumismo mostra sua face dupla: é percebido por um lado como um instrumento de ordem social e de satisfação privada e, do outro, como dissolução social e ruptura cultural (SLATER, 2002, p. 21-22).

Os anos 20 viram nascer nos Estados Unidos o *american way of life* (“estilo de vida americano”) pautado no consumismo, na busca agora da satisfação do conforto e de prazeres menos imediatos. A revolução ocorrida nesta década só pode ser concretizada devido ao fato de que houve um aumento generalizado da produção – em massa – e o aumento na distribuição de renda, além de que muitas das necessidades chamadas de básicas (habitação, vestuário, alimentação) estavam sendo satisfeitas. Assim Slater afirma que esta década foi a de:

Colheita de uma revolução mais longa, em geral datada de 1880-1930. Essa era vê o surgimento de um sistema de produção em massa das manufaturas cada vez mais

dedicado a produzir bens de consumo (em vez de bens de capital que exigem muito investimento, como aço, máquinas e produtos químicos, que dominaram a maior parte do final do século XIX). Se a cultura do consumo nasceu aqui, é por que enfatizamos vários processos interdependentes: manufatura em massa; a disseminação geográfica e social do mercado. A racionalização da forma e a organização da produção.

Sem dúvida é neste período que todas as características modeladoras da cultura do consumo chegam à sua forma madura; no entanto, o mais importante é que foi nesse período que surgiu uma norma moderna relativa à maneira pela qual os bens de consumo devem ser produzidos, vendidos e assimilados pela vida cotidiana. Só agora a seguinte exposição torna-se normativa, se não universal: os bens são projetados para comportar componentes padronizados e substituíveis, o que permite sua produção em quantidades muito grandes com baixo custo unitário, por meio de uma divisão técnica do trabalho, que é intensiva, racionalmente controlada e cada vez mais automatizada (SLATER, 2002, p. 22).

Se o período citado, segundo Slater, pode ser concebido como sendo o ponto de partida para a sociedade de consumo, pelo fato de ter havido avanços no sistema produtivo (da produção de bens de capital a bens de consumo), isso ocorreu pelo modo como se encarou esta transformação da produção (produção em massa). Mas para ele, essa abordagem não sustenta a grande revolução no consumo, tendo em vista que, em meados do século XIX (entre 1850 e 1870), já havia uma transformação em voga com relação ao consumo, antes mesmo da produção em massa:

A transformação da própria modernidade em mercadoria, de suas experiências e emoções em espetáculo para o qual se vendem ingressos, de seu controle da natureza em conforto doméstico, de seus conhecimentos em fantasias exóticas, e da mercadoria na meta da modernidade: tudo isso estava fermentando muito antes da produção em massa voltada para o consumo em massa (SLATER, 2002, p. 22).

Para Slater, a chave da interpretação da cultura do consumo encontra-se no desenrolar da modernidade. Se esta pode ser vista como sendo o espaço para as experiências individuais, do progresso e do domínio da razão, ela também pode ser entendida como lugar das subjetividades. Não por acaso, afirma que durante esse período:

a cultura do consumo toma duas direções contraditórias, mas interligadas. Por um lado, a cultura do consumo parece surgir da produção do espetáculo público, do mundo debilitado e superestimado da experiência urbana (...), na modernidade o mundo inteiro é uma experiência passível de consumo. E tudo é exibição. (...) O mundo é uma cornucópia de experiências e bens passíveis de consumo, produzidos pelo progresso moderno para um festival moderno, e o consumidor é o público que paga para ver o espetáculo e a experiência da modernidade (Slater 1995).

Por outro lado, e em oposição à cultura pública de mercadorias, o consumismo tornou-se respeitável durante esse período ao se ligar à construção da domesticidade privada, burguesa. O consumo é transformado numa cultura respeitável com a luta para arrancá-lo das mãos tanto da aristocracia (onde é sinônimo de luxo, decadência, superficialidade terminal) quanto das classes trabalhadoras (onde significa libertinagem pública, os excessos da bebida, o populacho divertindo-se). É crucial o fato de que, nesse período, o debate sobre a cultura do consumo não girou em torno dos bens de consumo, e sim do *tempo*: um debate sobre o lazer preocupado com a forma de manter a ordem pública fora das horas de trabalho (SLATER, 2002, p. 23).

A reflexão trazida por Slater – de que a cultura de consumo não é apenas consumo em massa – nos permite compreender que, para além do consumo do objeto em si, esse modelo cultural se fundamenta num *éthos*, num modo de vida, que foi substancialmente fundado e estruturado na modernidade. A ascensão da burguesia e depois do operariado urbano ao universo do consumo mostra que houve não apenas a transformação da produção, mas alterou-se o modo de percepção da realidade dessas classes. O consumo passa a ser o elemento diferenciador no modo de vida dos indivíduos e classes sociais.

A mudança nesse *éthos* individual e social encontra respaldo, segundo Slater, no romantismo burguês do século XVIII. Segundo ele:

Sob o impacto de uma sociedade materialista e monetarizada, o romantismo promoveu ideias de autenticidade pessoal, uma autenticidade que derivava do que era “natural”, emocional, irracional, sensual e imaginativo na individualidade. Além disso, associava essas fontes de autenticidade com senso estético e criatividade: a vida cotidiana (...) de ser, antes de mais nada, um processo de construção da individualidade. O estilo de bens, atividades e experiências do indivíduo não era mais uma questão de desempenho social puro (...), mas uma questão de verdade e autenticidade (SLATER, 2002, p. 24).

Slater, portanto, sustenta a tese de Campbell de que no século XVIII houve uma mudança no estatuto comportamental dos indivíduos. Porém, Slater aprofunda suas análises e afirma que é no período anterior ao século XVIII que se encontram os fundamentos da cultura do consumo.

Esse olhar em retrospectiva permitiu Slater (2002, p. 24) afirmar que:

Nossa exposição de trás para diante leva-nos agora ao início do período moderno. É aqui que o consumo moderno passa a ser compreendido de formas caracteristicamente modernas e onde formas do consumo caracteristicamente modernas começam a aparecer. É também o período no qual podemos ver com clareza de que maneira a cultura do consumo e a modernidade estão inextricavelmente entrelaçadas.

No entanto, Slater afirma que essa ligação entre “formas de consumo modernas e modernidade” possui uma “barreira historiográfica considerável”, já que na tradição houve sempre uma tendência de afirmar que o consumo é diretamente subordinado à produção.

Nesse sentido, as análises de Slater romperam com a tradição – que ele chama de “tendência produtivista” – que afirmava ser a produção “o motor e a essência da modernização” (SLATER, p. 25). Para ele, não foi a produção, mas os novos padrões de consumo que estabeleceram as características das sociedades modernas. Nesse sentido afirma:

A “tendência produtivista” foi contestada por um revisionismo histórico crescente que afirma que uma Revolução do Consumidor precedeu a Revolução Industrial, ou foi pelo menos ingrediente fundamental do início da modernização ocidental. Esse argumento requer que se considerem os processos ocorridos numa época tão remota quanto o século XVI, onde podemos discernir, em primeiro lugar, um novo “mundo de mercadorias” (uma ampla penetração de bens de consumo na vida cotidiana de mais

classes sociais); em segundo lugar, o desenvolvimento e disseminação da “cultura do consumo” no sentido de moda e gosto como elementos-chave do consumo; em terceiro lugar, o desenvolvimento de infraestruturas, organizações e práticas que tinham como alvo esses novos tipos de mercado (SLATER 2002, p. 25).

Essa nova abordagem – a revisionista –, acerca dos processos constitutivos do consumismo moderno, segundo Slater, suplanta a abordagem produtivista sob dois aspectos: 1º) a lei da oferta e da procura, pois para que haja produção é necessário a demanda; 2º) o surgimento da moda provocou, por parte do consumidor, uma busca incessante por novos produtos.

Apesar de a teoria revisionista ir além das explicações produtivistas, Slater afirma que ela também possui problemas, e um desses é a mera inversão do consumo precedendo a produção. A saída utilizada por ele é afirmar que ambas fazem parte de uma *revolução comercial*:

onde os conceitos de troca, dinheiro, novos instrumentos financeiros e propriedade de bens móveis, contratos e orientação para a exploração comercial de mercados cada vez maiores e mais impessoais geraram um vasto leque de novas ideias e atividades chamadas de modernas (SLATER, 2002, p. 28).

Slater busca confirmar sua tese – da revolução comercial – afirmando que:

É a negociação e o comércio (e não a produção ou o consumo) que começam a tomar vulto no início da era moderna. Foram reconhecidos desde muito cedo como catalisadores, para o bem e para o mal, da transição da sociedade agrária tradicional para a sociedade urbana. Além disso, é o comércio que fornece muitas das novas imagens e conceitos por meio dos quais aquela sociedade é compreendida e por meio dos quais o consumo é reconhecido e reavaliado de maneiras que trazem a marca do que hoje chamamos de cultura do consumo: noções de economia e governo, a ideia de sociedade civil e da própria sociedade, imagens da individualidade, de interesse individual, da razão e desejo, dos novos conceitos de status e cultura (SLATER, 2002, p. 29).

Nesse sentido, apostando nas alterações das relações comerciais é que Slater sustenta que foi por meio delas que o consumo ganhou características modernas. Num primeiro momento, visto anteriormente como gasto, dispêndio, o consumo passa no final do século XVIII a ser visto no discurso econômico como um elemento neutro e técnico. Num segundo momento, afirma o autor, o consumo passa a ser vinculado “à experiência de um mundo inteiramente transformado, não só economicamente, mas também social e culturalmente, pelo comércio, pela troca no mercado e pelo dinheiro” (SLATER, 2002 p. 30).

Essa revolução que Slater afirma existir no comércio também produziu uma revolução social:

O comércio era uma nova metáfora do social: a livre troca não só de bens e serviços dentro de uma economia monetária, mas também de ideias, conversas, opiniões dentro de uma esfera pública livre (...). Essa nova imagem é evidente na ideia de “sociedade civil”: não só o mercado, mas todo um mundo de associações políticas, econômicas e

privadas onde os homens poderiam ser livres, sociáveis, alegremente oportunistas, voltados para o interesse individual e vigorosos. Hirschman (1977) capta essa relação entre comércio e “civilidade” em “argumentos políticos em favor do capitalismo antes de seu triunfo”: o comércio, em Montesquieu, por exemplo, é um processo civilizatório porque promove a interação pacífica no interior das nações e entre elas, porque as paixões, a irracionalidade, a violência e o poder, tanto dos soberanos quanto dos indivíduos, são domesticados pela busca racional de satisfação do interesse individual; e porque a riqueza comercial privada fornece os meios de resistência à autoridade arbitrária (SLATER, 2002, p. 31).

Partindo do pressuposto que foi por meio da *revolução comercial* que se estabeleceu os fundamentos da cultura de consumo, e que a sociedade de consumo é, por assim dizer, hereditária da chamada sociedade civil, podemos afirmar que na contemporaneidade as instituições sociais (indústria, comércio, bancos, governos, mercado etc.) pautam suas ações com um único objetivo final: sustentar a primazia do indivíduo enquanto consumidor⁶⁵ e não a do cidadão, como afirma o próprio Slater:

A noção de “cultura do consumo” implica que, no mundo moderno, as práticas sociais e os valores culturais, ideias, aspirações e identidades básicos são definidos e orientados em relação ao consumo, e não a outras dimensões sociais como trabalho ou cidadania, cosmologia religiosa ou desempenho militar. (...) Portanto, ao falar da sociedade moderna como uma cultura do consumo, as pessoas não estão se referindo apenas a um determinado tipo de necessidades e objetos – a uma determinada cultura do consumo – mas a uma cultura *de* consumo. Falar dessa forma é considerar os valores dominantes de uma sociedade como valores que não só são organizados pelas práticas de consumo, mas também, de certo modo, derivados delas (SLATER, 2002, p. 32).

Essa primazia do indivíduo-consumidor reorienta, por assim dizer, o modo como as relações interpessoais são constituídas na sociedade atual. O consumidor é o objetivo final das ações do mercado, e para que este se sustente, faz-se necessária a existência do primeiro. Assim afirma Slater:

O consumo moderno é mediado pelas relações de mercado e assume a forma do consumo de mercadorias: o que equivale a dizer que, em geral, consumimos mercadorias, serviços e experiências que foram produzidos exclusivamente para serem vendidos no mercado a consumidores. Não fabricamos nós próprios as mercadorias com as quais reproduzimos a vida cotidiana. Em vez disso, um elemento fundamental de nosso consumo é escolher entre uma gama de mercadorias alternativas produzidas pelas instituições que não estão interessadas em necessidades ou valores culturais, mas ao lucro e em valores econômicos (SLATER, 2002, p. 33).

O consumidor moderno é compreendido, assim, como um mero escoadouro da produção mercantil. Faz-se necessária a criação da impessoalidade. Não há, na sociedade de consumo, a figura do freguês – sujeito conhecido, que adquire seus produtos sempre no mesmo lugar e da

⁶⁵ No Brasil, por meio da Lei Nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, foi sancionado o Código de Defesa do Consumidor.

mesma pessoa –, o que há é o consumidor que não possui relação de pessoalidade com o dono ou o vendedor⁶⁶. Como afirma Slater:

As relações de mercado são anônimas e, em princípio, universais: o consumidor não é um “freguês” conhecido, e sim um sujeito autônomo que só pode ser imaginado e formulado como um objeto – o alvo de uma ofensiva do marketing, o perfil produzido por uma pesquisa de mercado, um mercado de massa ou um segmento de mercado. Além disso, quando o significado cultura do bem do consumo não é fornecido imediatamente pelas relações personalizadas nas quais é produzido e trocado, então ele também tem de ser produzido e distribuído numa escala cada vez maior de forma impessoal e generalizada: o design, a propaganda, o marketing, todos eles começam antes que a industrialização se dissemine, por causa da necessidade de personalizar o impessoal, de especificar culturalmente o geral e o abstrato (SLATER, 2002, p. 34).

Outra característica da cultura do consumo, segundo Slater, é a identificação entre liberdade com a escolha privada e a vida privada.

A prática moderna do consumo, diz Slater, é um ato que em princípio transforma o consumidor em “soberano”. Eis porque o ato de consumir requer processos de escolhas, e este ato é individual, privado, o que torna o consumidor moderno senhor de si mesmo. Nesse caso, escolher está vinculado à suprema ideia moderna de liberdade. Para Slater, essa “liberdade” possui a característica da particularidade, e esta escolha se assenta em dois momentos privados. Afirma ele:

Em primeiro lugar, é privado no sentido positivo de que se dá no domínio privado – do indivíduo, da família, do grupo de amigos – ideologicamente declarado fora da esfera da intervenção pública. A relação entre liberdade e privacidade é fundamental para a ideia do indivíduo moderno.

(...)

Em segundo lugar, a escolha do consumidor é privada no sentido mais negativo de se restringir à família, à domesticidade, ao mundo das relações privadas. Todo ato particular de consumo é privado no sentido de não ter importância pública. Não consumimos com a finalidade de construir uma sociedade melhor, para sermos melhores e viver uma vida autêntica, mas para aumentar os prazeres e confortos privados (SLATER, 2002, p. 35).

Esta visão na qual o consumidor moderno é senhor de si e de suas escolhas – característica típica da modernidade – apresenta, segundo Slater, efeitos colaterais sérios à sociedade, já que suas escolhas se dão apenas no âmbito privado da existência, deixando de lado o coletivo, o que enfraquece os laços culturais de longa duração. Assim afirma:

Finalmente, e talvez o fator mais importante, a privacidade da escolha individual parece contradizer a solidariedade, a autoridade e a ordem social. Se os indivíduos definem seus próprios interesses, como a sociedade pode se manter coesa? Se a

⁶⁶ Para ilustrar podemos citar o modelo antigo da mercearia, da quitanda, do açougue, das feiras de bairro. Em tais estabelecimentos havia relação pessoal entre comprador e vendedor. Havia as cadernetas de anotações, a venda “no fiado”. Havia a fidelização. Com o surgimento dos hipermercados, lojas de departamentos etc., essa relação de pessoalidade foi extinta. As vendas são feitas não por intermediação de um comprador e vendedor. O comprador escolhe na gôndola, na arara de roupa, e passa na caixa. Não há fidelização neste tipo de situação. Atualmente em lojas de departamentos como C&A, Renner, Leroy Merlin, Carrefour, para citar algumas, não há vendedores, no máximo há a figura do repositor.

escolha é governada por preferências individuais privadas, o que acontece aos valores culturais duradouros? Em muitos aspectos essa é a maior preocupação dos críticos da cultura do consumo, tanto os conservadores quanto os radicais: se não podemos julgar ou regular os desejos dos indivíduos, como podem eles trabalhar para constituir uma vida coletiva boa, progressista ou autêntica? (SLATER, 2002, p. 36).

Outra característica levantada por Slater é a da infinitude e insaciabilidade das necessidades do consumidor moderno. Formadas pelo mercado – que se torna o principal regente na criação de novos desejos –, são tomadas como elemento “essencial para ordem e o progresso econômico” (SLATER, 2002, p. 36). Assim, afirma:

A ideia de necessidade insaciável está intimamente ligada às noções de modernização cultural: a grande produtividade da indústria moderna é considerada por muitos uma reação e um incentivo à capacidade dos desejos das pessoas se tornarem cada vez mais sofisticados, refinados, imaginativos e pessoais, assim como à aspiração de ascender social e economicamente. (...). Por outro lado, a maioria aceita que uma sociedade comercial depende sistematicamente de necessidades insaciáveis: falando sem rodeios, a produção de bens de consumo requer a venda de quantidades crescentes de produtos sempre diferentes; portanto, a sociedade de mercado é sempre assombrada pela possibilidade de que as necessidades estejam satisfeitas ou subfinanciadas (SLATER 2002, p. 36).

Essas características observadas por Slater nos dão elementos para fundamentar a hipótese central de nossa tese: como é possível um desenvolvimento econômico sem produzir danos ao meio ambiente, numa sociedade marcada pelo consumismo, sendo este norteado por escolhas individualistas e fundado na geração infinita de desejos e necessidades?

Podemos afirmar, portanto, a impossibilidade de o desenvolvimento ser sustentável. As gerações futuras podem estar sob sério risco de não possuírem recursos naturais para se sustentarem enquanto coletividade, tendo em vista que, para a satisfação das necessidades das gerações atuais, há depredação dos recursos naturais em escala jamais vista na história do desenvolvimento humano.

2.3.6 Gilles Lipovestky (1944)

Gilles Lipovestky, em sua obra *A Felicidade paradoxal: ensaio sobre a sociedade de hiperconsumo* (2007), apresenta-nos a tese que afirma que o século XX viu nascer a sociedade de hiperconsumo, pautada na mercantilização incessante das necessidades humanas.

O aparecimento da sociedade de consumidores, segundo Lipovetsky (2007), ocorreu por volta de 1880 na Europa e nos Estados Unidos a partir do fordismo, que elevou a produtividade causando padronização e diminuição dos preços. Inicialmente restrito ao universo burguês, o

consumo de massa começava a dar seus primeiros saltos, apesar de seus limites⁶⁷. Esse momento ao qual o autor se refere é denominado por ele de ciclo I⁶⁸ e caracterizado por uma tríplice criação: a invenção da marca, do condicionamento e da publicidade. Assim, desaparecia o consumidor fiel ao vendedor, para dar lugar ao consumidor moderno, fiel à marca.

Para Lipovetsky (2007) a sociedade de consumidores vai se estabelecer definitivamente a partir do ciclo II, no qual o consumo era fundamentalmente focado na família:

Marcada por um exponencial crescimento econômico, pela elevação do nível de produtividade do trabalho e pela extensão da regulação fordista da economia, a fase II identifica-se com o que se chamou de “sociedade da abundância”. Multiplicado por três ou quatro o poder de compra dos salários, democratizando os sonhos do Eldorado consumista, a fase II apresenta-se como o modelo puro da “sociedade do consumo de massa” (LIPOVETSKY, 2007, p. 32).

A caracterização dessa fase, segundo o autor, fica por conta da democratização dos bens duráveis (automóvel, televisão, aparelhos eletrodomésticos), produtos símbolos de uma sociedade afluenta. Eleva-se o nível de consumo e sua estrutura se modifica. As compras de bens duráveis espalham-se por todos os meios. A fase II conclui o “milagre do consumo”, produzindo uma ampliação cada vez maior nas camadas sociais. Com o aumento da renda e a difusão do crédito, os indivíduos puderam se desacorrentar das necessidades estritamente urgentes. As massas sociais, a partir desse momento, produzem uma demanda material mais psicologizada e mais individualizada (acesso a bens duráveis, lazer, férias, moda), fenômeno antes restrito às elites sociais.

A consolidação da sociedade de consumidores ocorrerá no ciclo III, onde o consumo se torna individualizado, intimizado. Enquanto na fase II o consumo ainda estava ligado ao prestígio, na III

O consumo ordena-se cada dia um pouco mais em função de fins, de gostos e critérios individuais. Eis a chegada a época do hiperconsumo, fase III da mercantilização

⁶⁷Para ilustrar essa limitação, Lipovetsky (2007, p.29) aponta alguns números. Em 1929, nos Estados Unidos, havia apenas 19 automóveis para cada 100 habitantes. Na França e Grã-Bretanha, 2 para 100 habitantes. Em 1932, nos Estados Unidos, havia 740 aspiradores, 1580 ferros de passar e 180 fornos elétricos para 10 mil pessoas contra respectivamente, na França, 120, 850, 8. Na França, por muito tempo aparelhos eletrodomésticos ficaram associados ao luxo. Entretanto, no período entre 1886 a 1920, o número de marcas registradas na França saltou de 5520 para 25 mil.

⁶⁸A sociedade de consumidores está, segundo o autor, dividida em três ciclos. O ciclo I teria ocorrido por volta de 1880 e termina com a Segunda Guerra Mundial. Essa fase é marcada pela criação dos grandes mercados nacionais – os grandes magazines – e pela criação do fordismo, cuja consequência foi o aumento da velocidade na produção, o que permitiu o surgimento e a democratização do consumo de massa. O ciclo II se inicia por volta de 1950 e é marcado pelo aperfeiçoamento do ciclo I, no qual houve a disponibilização, para boa parte da sociedade – nos países desenvolvidos –, dos produtos que marcariam essa fase, tais como o automóvel, a televisão e os aparelhos eletrodomésticos. O ciclo III inicia-se a partir do fim dos anos 1970 e é marcado basicamente pelo consumo experiencial. Se no ciclo I e II o que era válido era consumir para demarcar status social, no III o consumo está ligado à subjetividade, ao emocional.

moderna das necessidades e orquestrada por uma lógica desinstitucionalizada, subjetiva, emocional (LIPOVETSKY, 2007, p. 41).

Surge, assim, o consumo como função subjetiva:

Diferentemente do consumo à moda antiga, que tornava visível a identidade econômica e social das pessoas, os atos de compra em nossas sociedades traduzem antes de tudo diferenças de idade, gostos particulares, a identidade cultural e singular dos atores, ainda que através de produtos mais banalizados (LIPOVETSKY, 2007, p. 44).

Lipovetsky aponta que a fase III

significa a nova relação emocional dos indivíduos com as mercadorias, instituindo o primado do que se sente, a mudança da significação social e individual do universo consumidor que acompanha o impulso de individualização de nossas sociedades (LIPOVETSKY, 2007, p. 46).

Modificada, a sociedade de consumo em seu ápice, fase III, provoca uma revolução na relação consumidor-mercadoria. Não há mais o consumo visto como diminuição de fadiga laboral (no caso de máquinas), como denotação de prestígio (aquisição do mais novo modelo de veículo). O consumo agora visa a outros fins:

Não se vende mais um produto, mas uma visão, um “conceito”, um estilo de vida associado à marca: daí em diante a construção da identidade de marca encontra-se no centro do trabalho da comunicação da empresa. Na fase III, o imperativo de imagem descolou-se do campo social para a oferta de marketing. Não são mais tanto a imagem social e sua visibilidade que importam, é o imaginário da marca; quanto menos há valor de status no consumo, mais cresce o poder de orientação do valor imaterial das marcas (LIPOVETSKY, 2007, p. 47).

Com o advento do fordismo no século XX⁶⁹, o consumo também foi remodelado. Tornou-se consumo em massa. A burguesia, que outrora era a classe que copiava o estilo de vida da nobreza (classe ociosa), passa a ser o modelo a ser copiado pelos grupos economicamente inferiores.

Com o desaparecimento da nobreza enquanto classe social, a burguesia ocupa seu espaço. Logo, tornou-se necessário criar uma nova classe propensa ao consumo⁷⁰. Esta será

⁶⁹Segundo G. Lipovetsky (2007), os anos 20 do século XX (que viu surgir o *american way of life*), foi a síntese do primeiro ciclo do consumo em massa, que se inicia por volta de 1880 e vai até 1950. O estilo de vida americano sintetizava o novo mercado voltado para o consumo de massa. Nesse período surgiram equipamentos para o lar (como a máquina de lavar, o aspirador de pó, ferro e forno elétricos), cuja função era livrar as mulheres do desconforto das atividades domésticas. O rádio foi a grande invenção desse período; o automóvel começava a ganhar força como elemento de diferenciação social e o Ford T – criação de Henry Ford – foi a coqueluche dos anos 20. Junto com esse primitivo consumo em massa, inicia assim as ideologias do conforto, do bem-estar, da eterna felicidade, do prazer constante, que serão os fundamentos da sociedade do consumo.

⁷⁰Contra os resultados negativos das exportações do período pós 1ª Guerra Mundial, a economia norte-americana concentrou seus esforços em seu mercado interno. Com a ampliação nos rendimentos médios do trabalhador norte-americano, bem como o pagamento a crédito, o consumo em massa teve uma expansão vertiginosa. Rostow (1971) demonstra que esse exponencial aumento do consumo entre 1899 e 1937 também se deu devido ao fato de que os

formada por grupos urbanos cujo aumento do rendimento torna possível o consumo de bens que outrora estava apenas circunscrito ao universo burguês. Nos Estados Unidos, esta nova sociedade será formada ao longo das primeiras décadas do século XX. Rostow (1971) assim explica:

Examinemos, agora, alguns números que dão uma ideia da natureza da alteração ocorrida na sociedade norte-americana, e em sua economia, no decurso dessa era de consumo em massa cujo centro foi aquele decênio iniciado em 1920. Primeiro, houve o nascimento de uma nova classe média. Entre 1900 e 1940, o número de agricultores dos Estados Unidos declinou. Já o dos empregados em manufaturas, construção e transportes – inclusive operários especializados – subiu proporcionalmente ao aumento total da força de trabalho. Mas os operários semiespecializados aumentaram mais de duas vezes esse total; os de profissões liberais e empregados de escritório, mais de três vezes. A era do técnico profissional e do operário especializado e semiespecializado cegara; essa tendência da estrutura da força de trabalho se mostrou praticamente universal em todas as sociedades adultas. Ora, onde vive toda essa população, orientada cada vez mais no sentido de suprir e desfrutar produtos e serviços de consumo? A resposta está em que essa população não só é cada vez mais urbana, como cada vez mais suburbana. Na década de 1920, a população norte-americana cresceu 16%; a que vivia nos centros das cidades, 22%, e a que vivia nas áreas satélites – os subúrbios – 44% (ROSTOW, 1971, p. 100).

A transição mostrada por Rostow (1971) de uma sociedade agrária para uma urbana ocasionou a necessidade de construções de mais habitações, e essas, por sua vez, de novos equipamentos (bens duráveis), o que será um dos elementos explicativos do surto de consumo dos anos 20.

Apesar de a sociedade de consumo ser um fenômeno característico do século XX, Lipovetsky (2007, p. 128), afirma: “o consumo em massa não se ergueu sobre um solo virgem. Foi contra todo um sistema de usos, de costumes e de mentalidades pré-modernas que se impôs e depois se difundiu”. Reafirma, assim a tese na qual o consumismo moderno assenta suas raízes em séculos anteriores, mas possibilitado pelo desenvolvimento do sistema industrial de produção, pela dinamização do comércio e alterações no comportamento do consumidor.

2.3.7 Zygmunt Bauman (1925)

Zygmunt Bauman (2008), em sua obra *Vida para consumo: a transformação das pessoas em mercadoria*, inicia suas reflexões acerca do consumismo moderno diferenciando-o do ato de consumir. Para ele:

EUA foram se tornando um país cada vez mais urbano. O crescimento nas vendas de automóveis foi na ordem de 180.100%. Cigarros, petróleo, leite e açúcar de beterraba ficou acima de 1000%; cimento, frutas e vegetais em conserva, pouco abaixo de 1000% (p. 100).

O “consumismo” chega quando o consumo assume o papel-chave que na sociedade de produtores era exercido pelo trabalho.

(...)

De maneira distinta do *consumo*, que é basicamente uma característica e uma ocupação dos seres humanos como indivíduos, o *consumismo* é um atributo da *sociedade*. Para que uma sociedade adquira esse atributo, a capacidade profundamente individual de querer, desejar e almejar deve ser, tal como a capacidade de trabalho na sociedade de produtores, destacada (“alienada”) dos indivíduos e reciclada/reificada numa força externa que coloca a “sociedade de consumidores” em movimento e a mantém em curso como uma forma específica de convívio humano, enquanto ao mesmo tempo estabelece parâmetros específicos para as estratégias individuais de vida que são eficazes e manipula as probabilidades de escolha e conduta individuais (BAUMAN, 2008, p. 41).

A tese de Bauman afirmando que o consumismo é fruto do processo de alienação/reificação dos indivíduos é importante para entendermos que este fenômeno não está descolado de um novo estilo societário.

Bauman compreende que tal modelo é fruto da modernidade – nomeada por ele de líquida⁷¹ –, na qual o sujeito é posto como elemento central das suas próprias decisões, porém se prostra diante dos desígnios da coletividade. As escolhas são, dessa forma, produtos das construções sociais, no sentido de que os indivíduos nunca escolhem sozinhos, não havendo assim autonomia na ação.

Nesse contexto, uma das características da sociedade de consumidores, segundo Bauman, é a eterna e sempre crescente criação de desejos, cuja função é promover necessidades coletivas, incitando os indivíduos a adquirirem cada vez mais produtos com a falaciosa ideia de satisfação de tais necessidades. Desse modo, afirma:

Novas necessidades exigem novas mercadorias, que por sua vez exigem novas necessidades e desejos; o advento do consumismo augura uma era de “obsolescência embutida” dos bens oferecidos no mercado e assinala um aumento espetacular na indústria da remoção do lixo (BAUMAN, 2008, p. 45).

Essa obsolescência é fruto de um modelo industrial necessário para sua permanência. O sistema econômico vigente não se realiza se este não produzir o rodízio do capital via mercadorias, sendo estas ilimitadas e expandidas infinitamente.

A alavanca para tal expansão é a inovação técnica e tecnológica, cuja função é a promoção infinita de desejos socialmente construídos. Assim, afirma Bauman:

⁷¹Zygmunt Bauman divide a modernidade em dois períodos históricos: a modernidade sólida, surgida no século XVII e que avança até meados do século XX; e a modernidade líquida, formatada a partir de meados do século XX em diante. O que diferencia a primeira da segunda é a segurança social produzida pelas instituições, a cristalização das normas, a duradoura estabilidade das condutas humanas. Na segunda nada é feito para durar. Da movelaria, ornamentação, vestuário, aos objetos mais caros, nada permanece. Não há segurança, cristalização, estabilidade. Tudo muda constantemente. É nesse contexto que Bauman afirma surgir a sociedade de consumidores. Diferente da sociedade sólida, caracterizada pela produção, a de consumidores caracteriza-se pela dissipação.

Para atender a todas essas necessidades, impulsos, compulsões e vícios, assim como oferecer novos mecanismos de motivação, orientação e monitoramento da conduta humana, a economia consumista tem de se basear no *excesso* e no *desperdício*. A possibilidade de conter e assimilar a massa de inovações que se expande de modo incessante está ficando cada vez mais reduzida – talvez até nebulosa. Isso porque, para manter em curso a economia consumista, o ritmo de aumento do já enorme volume de novidades tende a ultrapassar qualquer meta estabelecida de acordo com a demanda já registrada (BAUMAN, 2008, p. 53).

Nessa citação, Bauman nos dá elementos para analisar mais adiante (capítulo 3) a relação entre sociedade de consumo e desenvolvimento sustentável. O fenômeno do consumismo tornou-se a força motriz da economia de mercado. A dinâmica do capitalismo exige, como citado acima, cada vez mais novidades, e estas devem ser absorvidas em quantidades cada vez maiores pelos consumidores.

Partindo desses pressupostos, Bauman aponta uma primeira característica da sociedade de consumidores afirmando que:

A sociedade de consumo tem como base de suas alegações a promessa de satisfazer os desejos humanos em um grau que nenhuma sociedade do passado pôde alcançar, ou mesmo sonhar, mas a promessa de satisfação só permanece sedutora enquanto o desejo continua *insatisfeito*; mais importante ainda, quando o cliente não está “*plenamente satisfeito*” – ou seja, enquanto não se acredita que os desejos que motivaram e colocaram em movimento em busca da satisfação e estimularam experimentos consumistas tenham sido verdadeira e totalmente realizados (BAUMAN, 2008, p. 63)

Essa insaciabilidade dos indivíduos com seus desejos, provocados pela dinâmica do mercado, choca-se frontalmente com a tese central do desenvolvimento sustentável (capítulo 1), a qual afirma ser sustentável o desenvolvimento que satisfaz as necessidades das gerações presentes, sem comprometer as gerações futuras de satisfazerem as suas.

Satisfação das necessidades (que são infinitas) é o elemento ideológico por de trás da provocação do mercado. O sistema de *marketing*, chamando eternamente pelo consumidor com a promessa de atender a satisfação dos desejos, transformou-se em um dos sustentáculos para a realização do capital.

Esse compromisso ético entre gerações, se cumprido, provoca o desmoronamento das estruturas do próprio sistema de mercado; pois supondo-se que haja satisfação das necessidades humanas, isso implica necessariamente no fim do desenvolvimento técnico/tecnológico que são, em nosso entendimento, alavancas de desejos sociais. Nas palavras de Bauman:

A sociedade de consumo prospera enquanto consegue tornar *perpétua a não-satisfação* de seus membros (e assim, em seus próprios termos, a infelicidade deles). O método explícito de atingir tal efeito é depreciar e desvalorizar os produtos de consumo logo depois de terem sido promovidos no universo dos desejos dos consumidores.

(...) Sem a repetida frustração dos desejos, a demanda de consumo logo se esgotaria e a economia voltada para o consumidor ficaria sem combustível (BAUMAN, 2008, p. 64).

É nesse sentido que o sistema econômico pode ser compreendido como irracional, tendo em vista que sua sustentação requer a criação de um círculo vicioso de aquisição infinita de mercadorias, o que leva, conseqüentemente, à expropriação infinita dos recursos naturais para manter o padrão de produção e consumo em níveis jamais vistos em outras formações sociais.

A percepção de Bauman sobre a sociedade de consumidores é negativista, já que afirma ser esta uma produtora de constante frustração nos indivíduos. A insaciabilidade dos desejos frustra os consumidores, que novamente buscam novos produtos a serem lançados no mercado. Essa é outra consequência do modo de vida consumista. Socialmente o preço a ser pago neste modelo é caro, pois para o autor:

A “sociedade de consumidores”, em outras palavras, representa o tipo de sociedade que promove, encoraja ou reforça a escolha de um estilo de vida e uma estratégia existencial consumistas, e rejeita todas as opções culturais alternativas. Uma sociedade em que se adaptar aos preceitos da cultura de consumo e segui-los estritamente é, para todos os fins e propósitos práticos, a única escolha aprovada de maneira incondicional. Uma escolha viável e, portanto, plausível – e uma condição de afiliação (BAUMAN, 2008, p.71).

Não escolher participar dessa formação societária é andar na indigência social. Não consumir o que os outros membros do grupo consomem é excluir-se. É necessário aparecer por meio da aquisição. Segundo Bauman (2008):

Numa sociedade de consumidores, *todo mundo* precisa ser, deve ser e tem que ser um consumidor por vocação (ou seja, ver e tratar o consumo como vocação). Nessa sociedade, o consumo visto e tratado como vocação é *ao mesmo tempo* um direito e um dever humano universal que não conhece exceção. A esse respeito, a sociedade de consumidores não reconhece diferenças de idade ou gênero (embora de modo contrafactual) e não lhes faz concessões. Tampouco reconhece (de modo gritantemente contrafactual) distinções de classe (BAUMAN, 2008, p. 73)

Além do mais:

Ser membro da sociedade de consumidores é uma tarefa assustadora, um esforço interminável e difícil. O medo de não conseguir conformar-se foi posto de lado pelo medo da inadequação, mas nem por isso se tornou menos apavorante. Os mercados de consumo são ávidos por tirar vantagem desse medo, e as empresas que produzem bens de consumo competem pelo status de guia e auxiliar mais confiável no esforço interminável de seus clientes para enfrentar o desafio (BAUMAN, 2008, p.79).

Fruto do sistema econômico, a sociedade de consumidores também é irracional. Lança os indivíduos num ciclo vicioso – de geração de necessidades infinitas – fazendo-os adquirir novos produtos numa escala exponencial, sem levar em consideração nem os ônus econômicos para si, nem os ambientais para a coletividade.

Corroborando com as ideias de Bauman, Retondar (2007), ao analisar a sociedade de consumo, traz a seguinte contribuição:

o processo de formação de uma sociedade de consumo não se fundamenta exclusivamente num processo de natureza econômica, como por exemplo a industrialização.

Evidentemente que ela constitui a principal base objetiva de sustentação para o consumismo moderno, porém, muito mais do que um reflexo direto da industrialização, tal fenômeno irá se fundamentar, essencialmente em uma nova atitude em relação ao consumo de bens e produtos que passou a ser estabelecida pelos indivíduos, grupos, classes e distintos segmentos sociais a partir da primeira metade do século XVIII na Europa Ocidental.

[...] Visto desta perspectiva, a “sociedade de consumo” aparece não mais como resultado final de um processo, por exemplo, como resposta ao industrialismo, ou incidentalmente como resultado do desenvolvimento econômico, mas antes como um sistema social que envolve um conjunto de novos valores e atitudes culturais responsáveis pela produção contínua de “necessidades”, que passam a ser constituídas como uma exigência constante de diferenciação social (RETONDAR, 2007, p.30).

Sobre a criação de necessidades, desejos, identidades na sociedade de consumo, Don Slater (2002), faz a seguinte análise:

Em geral, a necessidade não é vista como um conceito particularmente social. Por um lado, as necessidades podem ser consideradas naturais e evidentes por si mesmas (como as “necessidades básicas” de comida, roupas e teto); por outro lado, são vistas muitas vezes como arbitrárias e subjetivas – como “carências”, “caprichos”, “preferências” ou “desejos” que dependem inteiramente das peculiaridades dos indivíduos. Ambas as abordagens obscurecem a natureza fundamentalmente social das necessidades. É preciso que fique bem claro: as necessidades não são sociais no sentido simples de serem “influências sociais”, “pressões sociais” ou processos de “socialização” por meio dos quais a “sociedade” “molda” “o indivíduo”. A questão básica é diferente. Quando digo que “preciso de uma coisa”, estou fazendo no mínimo duas declarações profundamente sociais: em primeiro lugar, estou dizendo que “preciso” disso para ter um certo tipo de vida, certos tipos de relações com os outros [...] ser um certo tipo de pessoa, realizar certas ações ou atingir certos objetivos. As declarações de necessidades são, por sua própria natureza, ligadas a pressupostos de como as pessoas podem, devem ou vão viver em sociedade: as necessidades não são apenas sociais, mas também políticas, pois envolvem afirmações a respeito de interesses e projetos sociais.

[...]

Em segundo lugar, dizer que “Eu [...] preciso de uma certa coisa” é fazer uma declaração sobre os recursos sociais, reivindicar um direito. Também nesse sentido as necessidades são tanto sociais quanto políticas: são declarações que questionam se os recursos materiais e simbólicos, o trabalho e o poder estão sendo alocados por instituições e processos sociais contemporâneos de forma a sustentar a vida que as pessoas querem levar. Isso implica na questão de saber se os sistemas sociais de alocação de recursos satisfazem as necessidades definidas autonomamente por consumidores e grupos sociais, e se o fazem de maneira equitativa, ou se esses sistemas [...] têm a capacidade de definir as necessidades das pessoas para elas, ou de reduzir a tal ponto o acesso de algumas pessoas aos recursos que sua capacidade de determinar e levar uma vida que elas acreditam ser boa – isto é, de “satisfazer suas necessidades” – é limitada injustamente (SLATER, 2002, p. 12-13 grifo nosso).

Isso implica dizer que, na sociedade de consumo, o controle das necessidades não passa por uma construção objetiva do sujeito, mas ao contrário, o grau de subjetividade nesse estilo de sociedade é complexo, já que as necessidades são moduladas por instituições dos mais

variados tipos. Assim, neste processo de subjetivação das necessidades, buscar o entendimento dessas causas e consequências é fundamental para a compreensão dos riscos – sociais, ambientais, políticos, econômicos – que representa tal estilo societário.

2.4. Análise sobre os autores

Os autores discutidos por nós neste capítulo possuem divergências relativamente importantes no tocante à compreensão de como a sociedade de consumo se constitui. Nesse sentido faz-se necessário apresentar algumas ponderações, de nossa parte, quanto ao entendimento que temos acerca do tema. Antes mesmo de apontarmos as críticas referentes aos autores, vamos demonstrar nossa compreensão sobre a constituição da sociedade de consumo.

Primeiramente entendemos que tal sociedade surge como uma resposta à crise de realização do capital existente já em fins do século XIX. As estratégias promovidas pelo capital para maximizar o lucro proporcionaram o surgimento da sociedade de consumo.

Compreendemos que seu surgimento se funda basicamente em três pilares, e seu desenvolvimento se sustenta em um aparato sócio-psíquico-cultural bastante complexo. Quanto às estruturas fundantes, dois deles se encontram já na transição do século XVIII para o XIX.

O primeiro pilar entendemos que seja a própria Revolução Industrial (século XVIII em diante). Ela proporcionou, por meio da mecanização, um aumento exponencial da produção. Anteriormente limitada à fabricação artesanal, a burguesia se deparava com a estagnação da ampliação do capital. Nesse sentido, a partir do XVIII a classe detentora do capital avança sobre novos espaços geográficos (ampliação do mercado, antes restrito ao doméstico), para a tão desejada maximização dos lucros.

Ampliados os mercados, a produção deveria acompanhar o aumento da demanda, e isso não era possível somente com braços humanos. Foi a Revolução Industrial, com a mecanização, que proporcionou o aumento da produção.

Restrita ao setor têxtil, a chamada primeira Revolução Industrial não potencializou o consumo em massa. A maximização do capital ocorreu em fins do século XVIII e em boa parte do século XIX dentro do setor de bens produtivos. O desenvolvimento de máquinas foi fundamental para, somente em fins do século XIX, a produção de bens de consumo acontecer.

O segundo pilar compreendemos que foi a revolução nos meios de transporte, que proporcionou a ampliação da velocidade de circulação da mercadoria. Com o surgimento e o desenvolvimento do trem, junto da constante expansão de linhas férreas, a capacidade produtiva aumentou. O deslocamento de grandes quantidades de mercadoria (matéria-prima ou o produto

final) sofreu constante ampliação⁷². Além dos trens, os navios também transportavam cada vez mais mercadorias devido ao fato de terem expandido sua capacidade de carga e serem mais rápidos pela propulsão a vapor, não mais à vela.

O terceiro pilar foi a disponibilidade de crédito. O século XIX viu surgir a classe trabalhadora e, com ela, o salário. Obviamente o trabalhador do século XIX estava longe de ser o consumidor do século XX e XXI. Suas rendas proporcionavam, no máximo, a subsistência. No entanto, o assalariamento da classe trabalhadora possibilitou, no século XX, a aquisição de bens de consumo não duráveis produzidos pela indústria. Além do salário, a circulação de capital começou a ocorrer por meio da concessão de crédito pelos bancos ao capital produtivo, o que favorecia o aumento de produção e a diminuição dos custos do produto, tornando possível o consumo por novos grupos sociais. A década de 1920, em especial nos EUA, demonstra o aumento do consumo pelo fato de existir a venda à crédito.

Os três pilares elencados são essenciais para a compreensão do surgimento da sociedade de consumo. Sem eles não há possibilidades do consumo em massa. Nesse sentido, os autores que apontam um ou outro elemento de modo isolado como sendo o fundamento da sociedade de consumo se equivocam.

T. Veblen afirmou existir uma classe ociosa sempre propensa ao consumo. Essa classe, contudo, não pode ser pensada isoladamente como o fundamento da sociedade de consumo porque seu círculo é muito restrito. O máximo que se pode afirmar sobre ela é que, enquanto classe consumidora, ela se torna reflexo para outros grupos sociais.

A sociedade de consumo é mais agressiva. Nela quanto mais indivíduos consomem, mais o capital estará satisfeito, pois seu grande objetivo é alavancar cada vez mais pessoas ao mercado. Nesse sentido, a moda refletida por Simmel é um dos mecanismos que impulsionam os indivíduos ao mercado. Todavia, embora o caráter imitativo da moda (por condição psíquica ou social) seja importante no jogo do mercado, ela por si só não provoca a constituição de uma sociedade de consumo. Ela é apenas o elemento provocador do consumo.

J. Baudrillard, pelo viés filosófico, nos ajuda a compreender esse caráter imitativo de Simmel ao afirmar que o indivíduo, ao se dirigir para o mercado, é um consumidor de signos – ou seja, o jogo de trocas no espaço público está colonizado pelo caráter simbólico existente nas mercadorias.

C. Campbell, ao afirmar que o consumismo moderno está assentado numa nova ética (a do dispêndio e não mais da poupança – ética protestante), coloca de lado os reais fundamentos

⁷² Ver quadro 2 e nota 59.

da sociedade de consumo. A ética do dispêndio, como ele propõe, só é possível ser concretizada se as estruturas socioeconômicas estiverem postas. A existência do consumo em massa está diretamente relacionada às estruturas de produção e circulação em massa.

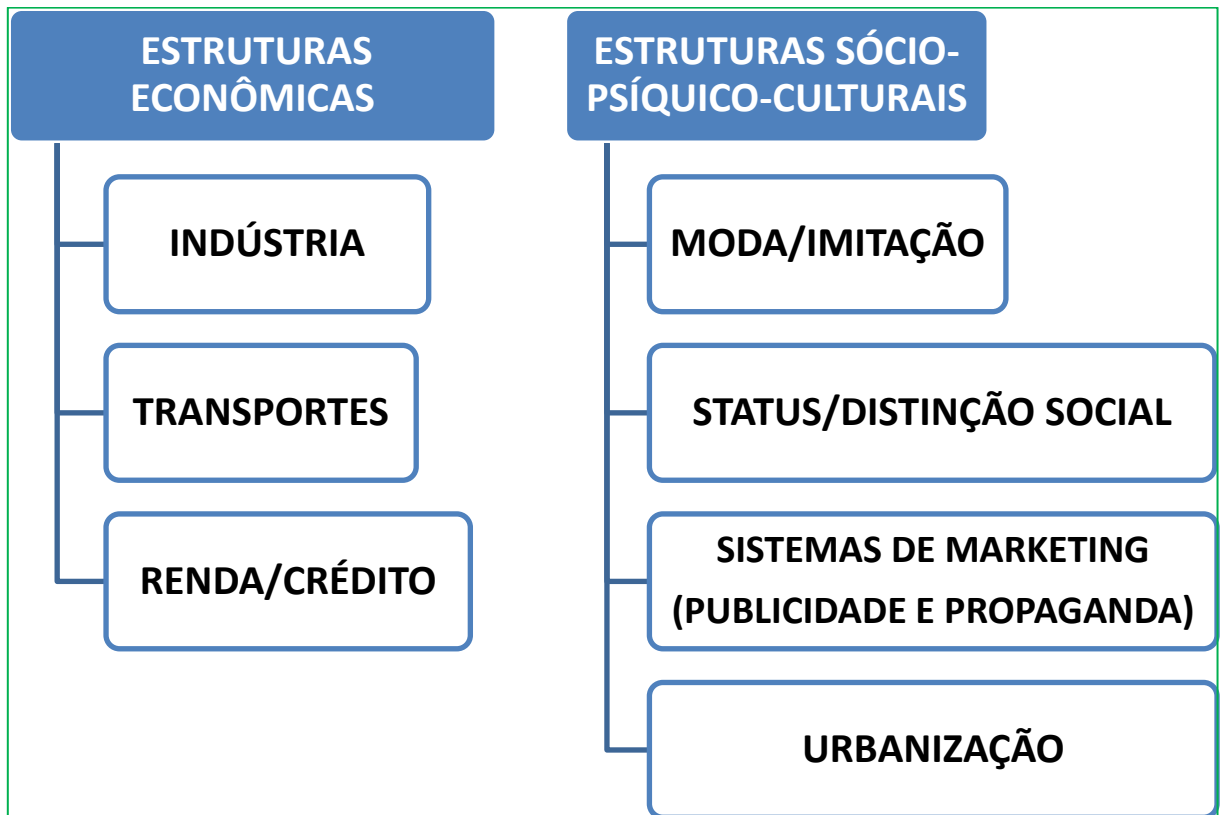
A moda (Simmel), a imitação (Veblen), em nosso entendimento, são categorias complementares, paralelas às estruturas socioeconômicas. As primeiras podem provocar alterações na propensão ao consumo, mas dada a inexistência das segundas (produção, circulação, crédito/renda), o consumo em massa estará em xeque.

Do século XVI em diante houve um aumento exponencial da circulação de mercadorias, como vimos anteriormente, mas essas só eram consumidas por estratos sociais específicos. Existia a propensão ao consumo, porém estava restrita a quem tinha renda. A cópia/imitação por si só não alavanca um processo social de consumo em massa. Logo, G. McCracken e D. Slater, apesar de apontar o século XX como sendo o período da explosão do consumo, também se equivocam ao apontar a revolução do consumo como sendo fruto de uma revolução do comércio (século XVI em diante).

G. Lipovetsky e Z. Bauman são, portanto, os autores contemporâneos que compreendem o consumismo moderno de modo mais integrado. O consumismo, sendo fruto da pós-modernidade, só pode ser entendido a partir da complexidade das suas estruturas. O hiperconsumo de Lipovestky está vinculado diretamente à fluidez, à ultravelocidade da pós-modernidade. Ele se engendra de modo muito mais complexo para se afirmar que um ou outro elemento basta para compreendê-lo. Como um sistema complexo, o consumismo só pode ser entendido a partir da integração das suas partes constitutivas.

O quadro 4 sintetiza as duas grandes estruturas necessárias para a constituição da sociedade de consumo. Tendo em vista as reflexões anteriores, é possível afirmar que ela não é um fenômeno produzido por um único elemento, mas fruto da complexa organização da modernidade.

Quadro 4 - Elementos estruturais constitutivos da sociedade de consumo



Elaboração: o autor

3. AS AGENDAS AMBIENTAIS E O CASO BRASILEIRO

Os discursos acerca da proteção ambiental criados e difundidos a partir dos anos 1960 vêm ganhando cada vez mais espaço na sociedade atual. Desmatamentos, poluição do solo, do ar, da água, aquecimento global são alguns exemplos dos problemas causados pelo estilo de vida urbano industrial em que estamos inseridos. O Brasil não fica fora dessas discussões. Possuidor de uma das maiores biodiversidades do mundo, foi escolhido para sediar em junho de 1992 a Conferência da ONU sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento.

O discurso de proteção aos recursos naturais ganha sustentação devido ao simples fato de termos consciência de que o planeta habitado por todos nós é único e sua deterioração gera a possibilidade da própria degradação da espécie humana. Sociedade civil, organizações não governamentais (ONGs), iniciativa privada, partidos políticos e os próprios governos – em todas as suas instâncias, seja municipal, estadual ou federal – todos possuem um discurso em nome da proteção ambiental.

Desde a primeira conferência em Estocolmo, no ano de 1972, a ONU mostra-se preocupada com os rumos do planeta no tocante às questões ambientais. Das Conferências Internacionais sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (1992 no Rio de Janeiro, 2002 em Joanesburgo e 2012 no Rio de Janeiro), passando pelas Conferências das Partes da Convenção Quadro sobre Mudanças Climáticas (COPs)⁷³; do conceito de ecodesenvolvimento (1974) ao conceito de desenvolvimento sustentável (1987), as estratégias – ao menos no discurso – para se preservar o meio ambiente tem sido variadas. Entretanto, o que se percebe no decorrer das décadas é que, na prática, a teoria parece não se realizar. Os problemas chamados de ambientais se avolumam sem se concretizarem políticas públicas para a minimização e controle efetivo desses.

O Brasil, país membro da ONU e signatário de suas resoluções, em nossa compreensão mostra-se contraditório no que se refere à efetivação de políticas ambientais, apesar de produzir um discurso alinhado às demandas ambientais.

Nesse sentido, este capítulo tem por objetivo levantar as propostas existentes sobre os padrões de consumo e sobre cidades sustentáveis nos seguintes documentos: Agenda 21 Global (criada durante a CNUMAD ou Rio92), Carta da Terra⁷⁴, Agenda 21 Brasileira e O Futuro Que Queremos (da Conferência Rio+20). Esses documentos, além de não nos deixar cair em

⁷³ A primeira Conferência das Partes (COPs) ocorreu em Berlim na Alemanha. Até 2013 já ocorreram 17 encontros, sendo o mais conhecido o de Kyoto em 1997.

⁷⁴ Documento que contém princípios norteadores para as ações humanas, cujos objetivos são a não degradação ambiental, a busca pela paz e pela democracia universais. Fonte: BRASIL, 2013b.

anacronismos, são referências para governos e sociedade civil no que tange à elaboração e implantação de políticas públicas com vistas à proteção ambiental.

Além desses documentos mostraremos também o papel do Brasil com referência ao Protocolo de Kyoto (1997) acerca do lançamento de gases causadores do efeito estufa na atmosfera.

3.1. A Agenda 21 e suas resoluções

A Agenda 21 é um documento assinado por 179 países em 1992 durante a CNUMAD na cidade do Rio de Janeiro. Pode ser compreendido como um programa de ações que visava alcançar, no decorrer do século XXI, padrões do novo modelo de desenvolvimento chamado de sustentável a partir de 1987, quando da publicação do Relatório Brundtland, analisado neste trabalho no capítulo 1.

O Brasil, país sede do evento, não poderia ficar de fora do grupo de países que assinaram a Agenda 21, o que, portanto, indicava naquele momento que estava assumindo compromissos junto à comunidade internacional e que proporia políticas públicas que visassem à não degradação dos recursos naturais.

Não é nosso objetivo nesta parte do trabalho fazer uma análise minuciosa de todas as partes do documento, pois isso demandaria uma outra pesquisa. O que nos interessa é compreender como esse documento apresentou a questão da produção e do consumo, bem como a questão das cidades, visando observar se há ou não descompasso entre o discurso ambiental brasileiro – signatário da Agenda 21 – e a política econômica do governo brasileiro no quinquênio 2009 – 2013 que abordaremos no capítulo 4.

Paralelo a esse objetivo buscamos demonstrar que esse documento, sendo fruto de discussões no âmbito da ONU – dando sequência às discussões iniciadas pela comissão Brundtland em 1987 – da mesma forma que o Relatório, também foi afetado pela ideologia neoliberal que se implantava fortemente nas políticas econômicas das nações no início dos anos 90 do século passado.

Não resta dúvidas que os esforços para se pensar um documento desta monta foram importantes com o objetivo maior pela busca do equilíbrio social, ambiental e econômico. Contudo, o que se verifica ao longo dos anos é que o imperativo econômico se sobressai aos demais. Um exemplo bastante importante desse imperativo – aprofundaremos adiante – foi o Protocolo de Kyoto, de 1997. Até hoje seus objetivos não foram conquistados, pois os Estados

Unidos, apesar de ter assinado o documento, não o ratificou, protelando as discussões sobre a diminuição dos gases causadores do aquecimento global.

Inicialmente, em seu preâmbulo, a Agenda 21 faz um diagnóstico da situação das diversas realidades sociais, econômicas e ambientais das populações, afirmando que:

A humanidade se encontra em um momento de definição histórica. Defrontamo-nos com a perpetuação das disparidades existentes entre as nações e no interior delas, o agravamento da pobreza, da fome, das doenças e do analfabetismo, e com a deterioração contínua dos ecossistemas de que depende nosso bem-estar. Não obstante, caso se integrem as preocupações relativas a meio ambiente e desenvolvimento e a elas se dedique mais atenção, será possível satisfazer às necessidades básicas, elevar o nível da vida de todos, obter ecossistemas melhor protegidos e gerenciados e construir um futuro mais próspero e seguro. São metas que nação alguma pode atingir sozinha; juntos, porém, podemos -- em uma associação mundial em prol do desenvolvimento sustentável.

(...)

A Agenda 21 está voltada para os problemas prementes de hoje e tem o objetivo, ainda, de preparar o mundo para os desafios do próximo século. Reflete um consenso mundial e um compromisso político no nível mais alto no que diz respeito a desenvolvimento e cooperação ambiental. O êxito de sua execução é responsabilidade, antes de mais nada, dos Governos. Para concretizá-la, são cruciais as estratégias, os planos, as políticas e os processos nacionais. A cooperação internacional deverá apoiar e complementar tais esforços nacionais. Nesse contexto, o sistema das Nações Unidas tem um papel fundamental a desempenhar. Outras organizações internacionais, regionais e subregionais também são convidadas a contribuir para tal esforço. A mais ampla participação pública e o envolvimento ativo das organizações não-governamentais e de outros grupos também devem ser estimulados.

O cumprimento dos objetivos da Agenda 21 acerca de desenvolvimento e meio ambiente exigirá um fluxo substancial de recursos financeiros novos e adicionais para os países em desenvolvimento, destinados a cobrir os custos incrementais necessários às ações que esses países deverão empreender para fazer frente aos problemas ambientais mundiais e acelerar o desenvolvimento sustentável. Além disso, o fortalecimento da capacidade das instituições internacionais para a implementação da Agenda 21 também exige recursos financeiros. Cada uma das áreas do programa inclui uma estimativa indicadora da ordem de grandeza dos custos. Essa estimativa deverá ser examinada e aperfeiçoada pelas agências e organizações implementadoras (BRASIL, 2013a grifo nosso).

Nota-se no documento uma efetiva preocupação dos líderes mundiais quanto ao futuro da sociedade humana e sua relação com os recursos naturais do planeta.

A integração e cooperação regionais e internacionais – seja dos governos, seja da sociedade civil –, são colocadas como sendo fatores decisivos para a busca da sustentabilidade ambiental. No entanto, ao estabelecer as diretrizes do documento, o que vem à tona é o caráter ideológico neoliberal das lideranças envolvidas nas discussões.

Esse caráter neoliberal do documento fica latente em diversas passagens – tal e qual mostramos existir no Relatório Brundtland. Isso pode ser verificado no capítulo 2 da Agenda 21 (“Cooperação internacional para acelerar o desenvolvimento sustentável dos países em desenvolvimento e políticas internas correlatas”), quando se afirma que, para se atingir a sustentabilidade ambiental:

Cabe à economia internacional oferecer um clima internacional propício à realização das metas relativas a meio ambiente e desenvolvimento, das seguintes maneiras:

- (a) Promoção do desenvolvimento sustentável por meio da liberalização do comércio;
- (b) Estabelecimento de um apoio recíproco entre comércio e meio ambiente;
- (c) Oferta de recursos financeiros suficientes aos países em desenvolvimento e iniciativas concretas diante do problema da dívida internacional;
- (d) Estímulo a políticas macroeconômicas favoráveis ao meio ambiente e ao desenvolvimento (BRASIL, 2013a).

Fica evidente que, por meio da implementação dessas ações, há um domínio contundente das políticas econômicas dos países ricos perante os pobres.

A questão da pobreza dos países emergentes – da mesma forma que no Relatório Brundtland – novamente surge como sendo um dos obstáculos a serem superados para se alcançar a sustentabilidade ambiental. Ao abordar a questão da pobreza no capítulo 3, assim ela é apresentada:

A pobreza é um problema complexo e multidimensional, com origem ao mesmo tempo na área nacional e na área internacional. Não é possível encontrar uma solução uniforme, com aplicação universal para o combate à pobreza. Antes, é fundamental para a solução desse problema que se desenvolvam programas específicos para cada país, com atividades internacionais de apoio às nacionais e com um processo paralelo de criação de um ambiente internacional de apoio. A erradicação da pobreza e da fome, maior equidade na distribuição da renda e desenvolvimento de recursos humanos: esses desafios continuam sendo consideráveis em toda parte. O combate à pobreza é uma responsabilidade conjunta de todos os países.

Uma política de meio ambiente voltada sobretudo para a conservação e a proteção dos recursos deve considerar devidamente aqueles que dependem dos recursos para sua sobrevivência, ademais de gerenciar os recursos de forma sustentável. Não sendo assim, tal política poderia ter um impacto adverso tanto sobre o combate à pobreza como sobre as possibilidades de êxito a longo prazo da conservação dos recursos e do meio ambiente. Do mesmo modo, qualquer política de desenvolvimento voltada principalmente para o aumento da produção de bens, caso deixe de levar em conta a sustentabilidade dos recursos sobre os quais se baseia a produção, mais cedo ou mais tarde haverá de defrontar-se com um declínio da produtividade -- e isso também poderia ter um impacto adverso sobre a pobreza. Uma estratégia voltada especificamente para o combate à pobreza, portanto, é requisito básico para a existência de desenvolvimento sustentável. A fim de que uma estratégia possa fazer frente simultaneamente aos problemas da pobreza, do desenvolvimento e do meio ambiente, é necessário que se comece por considerar os recursos, a produção e as pessoas, bem como, simultaneamente, questões demográficas, o aperfeiçoamento dos cuidados com a saúde e a educação, os direitos da mulher, o papel dos jovens, dos indígenas e das comunidades locais, e, ao mesmo tempo, um processo democrático de participação, associado a um aperfeiçoamento de sua gestão.

Faz parte dessa ação, juntamente com o apoio internacional, a promoção de um crescimento econômico nos países em desenvolvimento - um crescimento ao mesmo tempo sustentado e sustentável, associado a uma ação direta voltada para a erradicação da pobreza por meio do fortalecimento dos programas de emprego e geradores de renda (BRASIL, 2013a).

A pobreza, entendemos, é a ponta da lança utilizada pelos países ricos para abrir a economia dos países do capitalismo periférico aos seus interesses.

Lembramos que nos anos 80 do século passado, as economias desenvolvidas bem como as subdesenvolvidas passaram por crescimento econômico bastante tímido e, por vezes, até de decréscimo. Nesse sentido, estimular o comércio por meio de blocos regionais e acordos bilaterais foram formas de alavancar os índices econômicos e, para isso, a pobreza era vista como sério obstáculo.

Afirmamos no capítulo 1, e reafirmamos agora, que a pobreza dos países emergentes se dá não pela incapacidade social de gerarem suas riquezas, mas pelas relações desiguais entre ricos e pobres e pelo secular processo de exploração econômica, o que torna a Agenda 21 um documento idealista.

Segundo o documento, uma das saídas para promover a minimização da pobreza no mundo é a reconfiguração dos padrões de consumo e produção que segundo ele, são insustentáveis. Em seu capítulo 4 – Mudança nos padrões de consumo – é feito o seguinte levantamento sobre as condições acerca do consumo no mundo:

A pobreza e a degradação do meio ambiente estão estreitamente relacionadas. Enquanto a pobreza tem como resultado determinados tipos de pressão ambiental, as principais causas da deterioração ininterrupta do meio ambiente mundial são os padrões insustentáveis de consumo e produção, especialmente nos países industrializados. Motivo de séria preocupação, tais padrões de consumo e produção provocam o agravamento da pobreza e dos desequilíbrios. Como parte das medidas a serem adotadas no plano internacional para a proteção e a melhora do meio ambiente é necessário levar plenamente em conta os atuais desequilíbrios nos padrões mundiais de consumo e produção. Especial atenção deve ser dedicada à demanda de recursos naturais gerada pelo consumo insustentável, bem como ao uso eficiente desses recursos, coerentemente com o objetivo de reduzir ao mínimo o esgotamento desses recursos e de reduzir a poluição. Embora em determinadas partes do mundo os padrões de consumo sejam muito altos, as necessidades básicas do consumidor de um amplo segmento da humanidade não estão sendo atendidas. Isso se traduz em demanda excessiva e estilos de vida insustentáveis nos segmentos mais ricos, que exercem imensas pressões sobre o meio ambiente. Enquanto isso os segmentos mais pobres não têm condições de ser atendidos em suas necessidades de alimentação, saúde, moradia e educação. A mudança dos padrões de consumo exigirá uma estratégia multifacetada centrada na demanda, no atendimento das necessidades básicas dos pobres e na redução do desperdício e do uso de recursos finitos no processo de produção. Malgrado o reconhecimento crescente da importância dos problemas relativos ao consumo, ainda não houve uma compreensão plena de suas implicações. Alguns economistas vêm questionando os conceitos tradicionais do crescimento econômico e sublinhando a importância de que se persigam objetivos econômicos que levem plenamente em conta o valor dos recursos naturais. Para que haja condições de formular políticas internacionais e nacionais coerentes é preciso aumentar o conhecimento acerca do papel do consumo relativamente ao crescimento econômico e à dinâmica demográfica (BRASIL, 2013a).

Além do levantamento, o documento também aponta os objetivos para a consecução da sustentabilidade acerca do consumo:

Promover padrões de consumo e produção que reduzam as pressões ambientais e atendam às necessidades básicas da humanidade;
Desenvolver uma melhor compreensão do papel do consumo e da forma de se implementar padrões de consumo mais sustentáveis (BRASIL, 2013a).

Assim como no Relatório Brundtland, a Agenda 21 não demonstra o que seriam essas necessidades básicas com relação ao consumo. O caso do Brasil é exemplar, pois, como veremos no próximo capítulo, uma vez atingidos os níveis mínimos de consumo (alimentação e habitação) e ampliada a renda, novos hábitos de consumo são adquiridos. O aumento da frota de veículos no país confirma nossa tese.

Para a realização de tais objetivos, a Agenda indica ainda as atividades relacionadas ao gerenciamento para o consumo sustentável:

Adoção de uma abordagem internacional para obter padrões de consumo sustentáveis
Em princípio, os países devem orientar-se pelos seguintes objetivos básicos em seus esforços para tratar da questão do consumo e dos estilos de vida no contexto de meio ambiente e desenvolvimento:
Todos os países devem empenhar-se na promoção de padrões sustentáveis de consumo;
Os países desenvolvidos devem assumir a liderança na obtenção de padrões sustentáveis de consumo;
Em seu processo de desenvolvimento, os países em desenvolvimento devem procurar atingir padrões sustentáveis de consumo, garantindo o atendimento das necessidades básicas dos pobres e, ao mesmo tempo, evitando padrões insustentáveis, especialmente os dos países industrializados, geralmente considerados especialmente nocivos ao meio ambiente, ineficazes e dispendiosos. Isso exige um reforço do apoio tecnológico e de outras formas de assistência por parte dos países industrializados (BRASIL, 2013a).

Com relação a questão das cidades, o transporte é efetivamente um dos elementos mais importantes para a busca do equilíbrio urbano. Assim a Agenda 21 Global, no capítulo 7 sobre assentamentos humanos, trouxe o seguinte diagnóstico:

Uma abordagem abrangente da questão do planejamento e manejo dos transportes urbanos deve ser a promoção de sistemas de transporte eficientes e ambientalmente saudáveis em todos os países. Para esse fim, todos os países devem:
Integrar o planejamento de uso da terra e transportes, com vistas a estimular modelos de desenvolvimento que reduzam a demanda de transportes;
Adotar programas de transportes urbanos que favoreçam transportes públicos com grande capacidade nos países em que isso for apropriado;
Estimular modos não motorizados de transporte, com a construção de ciclovias e vias para pedestres seguras nos centros urbanos e suburbanos nos países em que isso for apropriado (BRASIL, 2013a).

No capítulo 9, sobre a atmosfera, novamente o papel dos transportes é tratado com vistas à busca da sustentabilidade ambiental. Afirma o texto:

A proteção da atmosfera é um empreendimento amplo e multidimensional, que envolve vários setores da atividade econômica. Recomenda-se aos Governos e a outros organismos que se esforcem para proteger a atmosfera que considerem a possibilidade de adotar, quando apropriado, as opções e medidas descritas neste capítulo.

(...)

O setor dos transportes tem papel essencial e positivo a desempenhar no desenvolvimento econômico e social, e as necessidades de transporte sem dúvida irão aumentar. No entanto, visto que o setor dos transportes também é fonte de emissões atmosféricas, é necessário que se faça uma análise dos sistemas de transporte existentes atualmente e que se obtenha projetos e gerenciamento mais eficazes dos sistemas de trânsito e transportes.

O objetivo básico desta área de programas é elaborar e promover políticas ou programas, conforme apropriado, eficazes no que diz respeito à relação custo/benefício, para limitar, reduzir ou controlar, conforme apropriado, as emissões nocivas para a atmosfera e outros efeitos ambientais adversos do setor dos transportes, levando em conta as prioridades do desenvolvimento, bem como as circunstâncias específicas locais e nacionais e aspectos de segurança.

Os Governos, no nível apropriado, com a cooperação dos organismos competentes das Nações Unidas e, conforme apropriado, das organizações intergovernamentais e não-governamentais, bem como do setor privado, devem:

Desenvolver e promover, conforme apropriado, sistemas de transporte eficazes, no que diz respeito à relação custo/benefício, mais eficientes, menos poluentes e mais seguros, especialmente sistemas de transporte coletivo integrado rural e urbano, bem como redes viárias ambientalmente saudáveis, levando em conta as necessidades de estabelecer prioridades sociais, econômicas e de desenvolvimento sustentáveis, especialmente nos países em desenvolvimento;

(...)

Em conformidade com as prioridades nacionais em matéria de desenvolvimento sócio-econômico e meio ambiente, avaliar e, conforme apropriado, promover políticas ou programas eficazes no que diz respeito à relação custo/benefício, que incluam medidas administrativas, sociais e econômicas, com o objetivo de estimular o uso de meios de transporte que minimizem os impactos adversos sobre a atmosfera (BRASIL, 2013a).

Compreende-se dessa forma que, desde 1992, os parâmetros apontados para que os países busquem a sustentabilidade ambiental já estavam postos. Contudo, o que se observa é que, apesar de existirem algumas políticas ambientais⁷⁵, essas são pontuais, o que não reduz efetivamente a degradação do meio ambiente, em especial nas grandes cidades.

Além disso, os elementos indicadores para se atingir os padrões sustentáveis de consumo não apontam o modo de realização, deixando para cada nação resolver a questão. Obviamente, num plano amplo como são as discussões da ONU, fica difícil estabelecer modelos de ação para se atingir níveis sustentáveis de consumo e, além disso, o documento também não aponta o que seria esse nível.

⁷⁵ No Brasil, por exemplo, há algumas decisões por parte das instituições governamentais acerca do controle de poluição: 1º) Foi o primeiro país no mundo a produzir combustível de matriz vegetal - álcool anidro – a partir da cana de açúcar; 2º) Em 1986 foi criado o PROCONVE (Programa Nacional de Controle da Poluição por Veículos Automotores). Seu objetivo é reduzir a emissão de poluentes por veículos automotores; 3º) Produz gasolina sem chumbo, o que a torna menos poluente; 4º) Promoveu a mistura de álcool anidro à composição da gasolina, o que a torna também menos poluente; 5º) Desenvolveu tecnologicamente a melhora do álcool anidro como combustível; 6º) Tornou obrigatório o uso de catalisadores nos escapamentos dos veículos brasileiros a partir de 1992. Os catalisadores têm a função de promover o tratamento dos gases antes de serem lançados pelos escapamentos. “Com tais ações, desde a implementação do Programa, o Brasil já reduziu em 97% das emissões de gás carbônico dos veículos novos. Tais medidas devem ser levadas em consideração ao analisar as políticas públicas, mas é pouco, pois a frota de veículos no Brasil cresce ano a ano” (Fonte: BRASIL, 2014b).

Novamente o caso brasileiro é exemplar. A Agenda 21, como se observa no primeiro excerto deste tópico, afirma que o êxito para se alcançar a sustentabilidade ambiental é responsabilidade, antes de mais nada, dos governos de cada país. A política econômica de subsídios à indústria automotiva patrocinada pelo governo federal (como veremos no capítulo 4) é, nesse caso, prova cabal de que as resoluções sobre a busca de padrões de consumo sustentáveis e a busca de cidades ambientalmente equilibradas (em especial os transportes) apresentadas pela Agenda 21 Global são letra morta.

3.2 A Carta da Terra

O segundo documento lançado em 1992 durante a Conferência Rio-92, a Carta da Terra – conjunto de princípios éticos que norteariam as ações de indivíduos, organizações, empresas, governos, e instituições transnacionais rumo à sustentabilidade planetária – trazia em seu preâmbulo uma clara demonstração de que o futuro da humanidade estava em risco.

Estamos diante de um momento crítico na história da Terra, numa época em que a humanidade deve escolher o seu futuro. À medida que o mundo torna-se cada vez mais interdependente e frágil, o futuro enfrenta, ao mesmo tempo, grandes perigos e grandes promessas. Para seguir adiante, devemos reconhecer que, no meio da uma magnífica diversidade de culturas e formas de vida, somos uma família humana e uma comunidade terrestre com um destino comum. Devemos somar forças para gerar uma sociedade sustentável global baseada no respeito pela natureza, nos direitos humanos universais, na justiça econômica e numa cultura da paz. Para chegar a este propósito, é imperativo que nós, os povos da Terra, declaremos nossa responsabilidade uns para com os outros, com a grande comunidade da vida, e com as futuras gerações (BRASIL, 2013d).

Era consenso em 1992 que os padrões de vida de parcela da população mundial colocavam em risco o futuro da humanidade. O panorama traçado pelo documento apontava, inicialmente, que a integração, o respeito às diversidades bem como o destino comum dos povos no planeta era condição vital para o alcance da sustentabilidade da Terra. No entanto, a busca desse objetivo estava sendo obstaculizada, entre outros fatores, pelos padrões de produção e consumo e pelas disparidades sócio-econômicas-culturais entre os grupos humanos.

Os padrões dominantes de produção e consumo estão causando devastação ambiental, redução dos recursos e uma massiva extinção de espécies. Comunidades estão sendo arruinadas. Os benefícios do desenvolvimento não estão sendo divididos equitativamente e o fosso entre ricos e pobres está aumentando. A injustiça, a pobreza, a ignorância e os conflitos violentos têm aumentado e são causa de grande sofrimento. O crescimento sem precedentes da população humana tem sobrecarregado os sistemas ecológico e social. As bases da segurança global estão ameaçadas. Essas tendências são perigosas, mas não inevitáveis (BRASIL, 2013d).

Aqui novamente reaparece o problema do aumento da população humana. Agravado ao longo das décadas pelas condições culturais, o contingente populacional, especialmente em países pobres, tende a aumentar nas próximas décadas segundo a própria ONU⁷⁶, o que torna inviável a busca de padrões de produção e consumo sustentáveis.

Entre os diversos princípios em busca da sustentabilidade e do equilíbrio planetário, o documento faz a seguinte indicação:

Adotar padrões de produção, consumo e reprodução que protejam as capacidades regenerativas da Terra, os direitos humanos e o bem-estar comunitário.

- a. Reduzir, reutilizar e reciclar materiais usados nos sistemas de produção e consumo e garantir que os resíduos possam ser assimilados pelos sistemas ecológicos.
- b. Atuar com restrição e eficiência no uso de energia e recorrer cada vez mais aos recursos energéticos renováveis, como a energia solar e do vento.
- c. Promover o desenvolvimento, a adoção e a transferência equitativa de tecnologias ambientais saudáveis.
- d. Incluir totalmente os custos ambientais e sociais de bens e serviços no preço de venda e habilitar os consumidores a identificar produtos que satisfaçam as mais altas normas sociais e ambientais.
- e. Garantir acesso universal à assistência de saúde que fomente a saúde reprodutiva e a reprodução responsável.
- f. Adotar estilos de vida que acentuem a qualidade de vida e subsistência material num mundo finito (BRASIL, 2013d).

Os princípios bem como as diretrizes levantados pela Conferência em 1992 e expostos no primeiro e no segundo documentos possuem, em nosso entendimento, um grau altíssimo de dificuldade no tocante à realização. Tal dificuldade ocorre pelo fato de os problemas ambientais possuírem muitas vezes caráter transnacional, havendo, portanto, a necessidade de elevado grau de responsabilidade conjunta entre as nações. Isso também se reflete nas ações especificamente nacionais, como é o caso da alteração nos níveis de produção e consumo, ou da poluição dos rios, pois requerem ações individuais empresariais e governamentais. Os princípios éticos que deveriam nortear as ações são por vezes soterrados pelo imperativo econômico.

⁷⁶ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL (2015f)

3.3 O protocolo de Kyoto

Cinco anos após a Conferência das Nações Unidas no Rio de Janeiro, houve a realização da Conferência das Partes⁷⁷ (COP3) em Kyoto, no Japão. Nessa conferência, com cerca de 10.000 participantes, foi estabelecido uma exigência na qual os países ricos e industrializados⁷⁸ deveriam reduzir o lançamento dos gases causadores do efeito estufa, até 2012, em no mínimo 5% dos níveis anteriores aos de 1990.

O Brasil, apesar de não ter sido obrigado a ratificar o protocolo, o fez comprometendo-se a tal redução. Entretanto, apesar de dados mostrarem alguns avanços decorrentes das ações para minimização de gases poluentes, como visto anteriormente, estas ainda não são suficientes, tendo em vista que o aumento da frota nacional de veículos é constante.

Um exemplo ilustrativo é a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), a maior do país. De acordo com Testa (2015):

O transporte motorizado com base na queima de combustíveis fósseis é responsável pela emissão de vários poluentes que são prejudiciais à saúde humana e, que degradam o meio natural. Os principais poluentes emitidos por veículos automotores no ar são: o monóxido de carbono (CO₂); o dióxido de enxofre (SO₂); os óxidos de Nitrogênio (NO_x) e material particulado (VIEIRA, 2009). Na RMSP, segundo o Relatório da CETESB (2012), os poluentes atmosféricos estão essencialmente relacionados com a emissão de gases provenientes de veículos automotores leves, à gasolina e, secundariamente, por emissões oriundas de processos industriais. Isto é, o uso cada vez mais constante da gasolina (combustível fóssil), pela população, tem favorecido a queima constante desse combustível na região, liberando no ar atmosférico gases tóxicos, prejudiciais à saúde e ao meio ambiente (TESTA, 2015, p. 1214).

Ratificando essa análise, o Relatório Sobre Qualidade do Ar da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) de 2015 afirma que:

Na Região Metropolitana de São Paulo, os problemas de qualidade do ar ocorrem principalmente em função dos poluentes provenientes dos veículos, motivo pelo qual se enfatiza a importância das medidas de redução das emissões veiculares. Os programas federais de controle da poluição do ar por veículos e por motocicletas, PROCONVE e PROMOT, respectivamente, têm sido responsáveis por levar os fabricantes a adotar tecnologias mais avançadas para atender aos limites de emissão de poluentes cada vez mais restritivos. Entretanto, mesmo com a aplicação de novos limites de emissão e renovação natural da frota, a redução da carga de poluentes devido ao avanço tecnológico tende a ser compensada, na RMSP, pelo expressivo

⁷⁷ A Conferência das Partes faz parte da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima. Foi criada durante a Conferência Mundial sobre Desenvolvimento e Meio Ambiente no Rio de Janeiro em 1992.

⁷⁸ Os países ricos desenvolvidos foram, nesta Conferência, colocados no anexo I, e estão obrigados a reduzir os gases causadores do efeito estufa. São eles: Alemanha, Austrália, Áustria, Belarus, Bélgica, Bulgária, Canadá, Comunidade Europeia, Dinamarca, Espanha, Estados Unidos, Estônia, Federação Russa, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Islândia, Itália, Japão, Letônia, Lituânia, Luxemburgo, Noruega, Nova Zelândia, Países Baixos, Polônia, Portugal, Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, República Tcheco-Eslovaca, Romênia, Suécia, Suíça, Turquia e Ucrânia. O Brasil, bem como a China e a Índia, apesar de ser poluidor não foi obrigado a se comprometer com tal redução. Contudo o Brasil ratificou o Protocolo em fevereiro de 2005.

aumento da frota e do uso intensivo do veículo para transporte individual nos últimos anos (CETESB, 2015, p. 16/17).

Saldiva (2007) afirma:

Sob o ponto de vista dos efeitos em escala local, é inegável o impacto dos poluentes veiculares sobre a saúde humana, que podem ser resumidos da seguinte forma:

As variações ambientais de poluentes atmosféricos estão associadas a aumentos significativos de admissões hospitalares e à mortalidade por doenças respiratórias e cardiovasculares;

Crianças, idosos, indivíduos com doenças respiratórias e cardiovasculares, bem como os segmentos menos favorecidos do ponto de vista socioeconômico, são os alvos preferenciais da ação dos poluentes;

Mesmo aqueles indivíduos que não se enquadram nos perfis acima expostos também sofrem os efeitos da poluição. Medidas mais sofisticadas de parâmetros biológicos (parâmetros hematológicos ou medidas funcionais dos sistemas respiratórios e (cardiovasculares) indicam que todos os habitantes dos grandes centros urbanos apresentam uma inflamação (pulmonar e sistêmica) subclínica, aumento de pressão arterial, maior risco de arritmias e infarto do miocárdio. Esses efeitos adversos aumentam proporcionalmente aos níveis de poluição;

As alterações acima expostas ao longo dos anos levam à uma redução da expectativa de vida. Por exemplo, estima-se que os níveis atuais de poluição da cidade de São Paulo promovam uma redução de cerca de 1,5 anos de vida devido a três desfechos: câncer do pulmão e vias aéreas superiores, infarto agudo do miocárdio e arritmias e bronquite crônica e asma;

Os custos dos efeitos crônicos da poluição do ar, estimados no valor dos dias de vida perdidos em função dos efeitos acima descritos, são substanciais. No caso da cidade de São Paulo, as estimativas mais conservadoras apontam para valores de US\$ 400 milhões por ano (SALDIVA, 2007).

Fica evidente que o Brasil – apesar de ser signatário dos acordos internacionais sobre proteção ambiental e ter aderido à Agenda 21 global, à Carta da Terra e ao Protocolo de Kyoto – não consegue atender aos objetivos propostos em tais documentos.

Tendo em vista que os objetivos do Protocolo de Kyoto não foram atingidos pelos países membros que o ratificaram ou a ele aderiram, em dezembro 2015 na cidade de Paris, durante a COP 21, o acordo foi refeito, tendo como limite o ano de 2100. Neste ficou acordado sobre a necessidade de “limitar o aumento da temperatura média global abaixo de 2°C em relação aos níveis pré-industriais e manter esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5°C” (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2016)

Mais uma vez fica evidenciado que a busca pelo desenvolvimento sustentável por parte do governo brasileiro é deixada de lado quando os índices nacionais da economia sofrem abalos.

3.4. Fazendo a tarefa de casa? A política ambiental e a Agenda 21 brasileira

O discurso sobre a proteção dos recursos naturais no Brasil nem sempre fez coro às demandas ambientalistas internacionais. Mundialmente o ambientalismo emergiu nos anos 60 do século passado. No Brasil, segundo Drummond (1998):

Se entendermos o ambientalismo como uma preocupação específica da sociedade com a qualidade do mundo natural, expressa em leis, políticas e órgãos governamentais especificamente dedicados a essa qualidade, fica claro que a maior parte do período entre 1934 e 1988 no Brasil nada teve de ambientalista. Pelo contrário o período foi desenvolvimentista, no pior sentido que o termo pode ter para quem se preocupa com o ambiente natural (DRUMMOND, 1998. p. 127/128).

Exceção feita à Associação Gaúcha de Proteção ao Ambiente Natural (Agapan)⁷⁹, criada em 1971 pelo agrônomo José Lutzenberger, e à Secretaria Especial de Meio Ambiente⁸⁰, as discussões sobre os problemas ambientais se institucionalizam apenas em meados dos anos 80. Partidos políticos (Partido Verde), grupos de intelectuais, sociedade civil, organizações não governamentais como a Fundação SOS Mata Atlântica, agências governamentais⁸¹, secretarias municipais e estaduais e Ministério do Meio Ambiente⁸² aparecem no bojo do processo de redemocratização do país.

Pelo fato do Brasil ter entrado tardiamente no processo de industrialização e possuir recursos naturais em abundância, a partir dos anos 1930 o ritmo acelerado crescimento econômico contribuiu para que a base natural fosse ignorada, tornando-a apenas alicerce para a expansão da riqueza.

Ainda segundo Drummond (1988):

No caso, a nossa sociedade e os seus governantes se mobilizaram pelo crescimento econômico a qualquer custo. De fato, foi entre as duas guerras mundiais que o Brasil acelerou o seu crescimento industrial, inclusive com políticas governamentais agressivas a partir do primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945), especialmente na ditadura do Estado Novo (1937-1945). Já na década de 1950, restabelecida a democracia política, o “desenvolvimentismo” virou uma unanimidade nacional que levou governo e sociedade a se empenharem em fazer do Brasil uma potência econômica. Em 1964 entramos num longo período de ditadura militar, mas ela herdou e aprofundou o projeto desenvolvimentista, e teve amplo apoio social nesse aspecto. O fim da ditadura militar em 1985 pouco diminuiu a fixação dos nossos políticos, nossos partidos e nossos líderes – e suas bases – no desenvolvimentismo, embora o impulso desenvolvimentista tenha se arrefecido a partir de 1982 (DRUMMOND, 1998. p. 128).

Reafirmando a posição de Drummond, Moraes e Turolla (2004) afirmam:

O principal fato, que contribuiu para o quadro atual de degradação ambiental no País, foi o movimento de industrialização e urbanização, que ocorreu de forma acelerada no período que compreende as décadas de 1930 a 1970, especialmente em 1974, com a implantação do II Plano Nacional de Desenvolvimento, em que o objetivo da política econômica não se compatibilizou com a proteção ao meio ambiente (MORAES e TUROLLA, 2004, p. 7).

⁷⁹ A Agapan foi a primeira associação nacional em defesa das questões ambientais.

⁸⁰ A Secretaria Especial de Meio Ambiente foi fundada em 1973 subordinada diretamente à presidência da República.

⁸¹ O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) foi criado em 1989.

⁸² O Ministério do Meio Ambiente foi criado em 1992.

Os grupos ambientalistas que foram emergindo, ao longo dos anos 80, tinham como objetivo alertar para os problemas ambientais que surgiam no Brasil a partir da década de 30 do século passado como consequência do acelerado processo de urbanização e industrialização.

Uma vez inserido nas discussões ambientais, inclusive com legislações próprias⁸³ para a proteção dos recursos naturais, o Brasil sediou em 1992 a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente, a Rio 92.

Como vimos anteriormente, o Brasil tornou-se signatário das conferências internacionais e, a partir de 1996, iniciou internamente as articulações para a construção da Agenda 21 Brasileira⁸⁴ tendo sido concluída em 2002. Assim ela foi apresentada à sociedade:

Acreditamos que a Agenda 21 é um forte instrumento que permite definir e implementar políticas públicas com base em um planejamento participativo voltado para as prioridades do desenvolvimento sustentável.

Integração e participação são palavras-chave na Agenda 21 sem as quais nos perdemos na retórica, nas intenções. No caso da Agenda 21 Brasileira sabemos que implementá-la é um desafio que implica uma série de mudanças nos padrões vigentes e nos hábitos culturais arraigados nos diferentes setores de nossa sociedade.

Entendemos que a implementação da Agenda 21 Brasileira pressupõe vontade e determinação política e uma nova concepção do poder, que passa a ser entendido como um patrimônio da sociedade. Nesse sentido, estamos colocando em prática, diferentes ações que visam contribuir para avançarmos no caminho da sustentabilidade (BRASIL, 2014, p. 4).

Compreendida a necessidade e as dificuldades de implementação de um instrumento que possibilite a compatibilização eco-sócio-econômica, os desequilíbrios entre poder econômico e proteção ambiental foram os elementos centrais para a construção da Agenda 21 Brasileira.

Partindo de um diagnóstico realista dos antagonismos existentes na dita relação, o documento afirma:

As políticas de desenvolvimento sustentável nem sempre são jogos de soma positiva, apenas com ganhadores. Ao contrário, durante a consulta nacional com frequência surgiram conflitos e tensões políticas e sociais, contraoando os objetivos restritos do crescimento econômico às exigências mais amplas da sustentabilidade. Nesses casos, para que o processo de implementação se viabilize em torno das estratégias e ações propostas, recomenda-se maior nitidez nas negociações de médio e longo prazo, para aliviar as pressões de curto prazo onde predomine o cálculo econômico imediato. É o princípio da progressividade atuando em favor do desenvolvimento sustentável (BRASIL, 2014, p. 14 grifo nosso).

⁸³ Para um maior aprofundamento das resoluções e leis ambientais, ver DRUMMOND (1998).

⁸⁴ “A Agenda 21 Brasileira é um processo e instrumento de planejamento participativo para o desenvolvimento sustentável e que tem como eixo central a sustentabilidade, compatibilizando a conservação ambiental, a justiça social e o crescimento econômico. O documento é resultado de uma vasta consulta à população brasileira, sendo construída a partir das diretrizes da Agenda 21 global. Trata-se, portanto, de um instrumento fundamental para a construção da democracia participativa e da cidadania ativa no País” (BRASIL, 2014).

A viabilização das 21 propostas de ações prioritárias constantes na Agenda 21 brasileira requer de todos os agentes envolvidos (cidadãos, empresários, governos) uma nova postura ética com relação à situação atual dos recursos naturais, bem como com relação às futuras gerações. A análise apresentada pelo documento sobre o Brasil quanto ao consumo demonstra uma relação predatória da sociedade com o meio ambiente, apresentando um cenário bastante complexo:

Vivemos vinte e quatro horas por dia na cultura do desperdício, decorrente tanto dos novos hábitos, quanto de velhas práticas de uma sociedade tradicional acostumada à fartura dos recursos naturais e a hábitos ingênuos de generosidade e esbanjamento. Exigir contenção e sobriedade de nossas elites, aí incluindo a alta classe média, é tão importante quanto superar o paradoxo que envolve os mais pobres: muitas vezes, falta comida na mesa, mas mesmo na pobreza, o desperdício continua. A solução para esse e outros problemas semelhantes é mudar os padrões de consumo e combater a cultura do desperdício.

O gasto desnecessário com embalagens, a poluição por objetos descartáveis e a geração de quantidades exageradas de lixo estão entre as conseqüências perniciosas dos modelos de consumo adotados no Brasil, copiados de países mais desenvolvidos, mas também herdado da sociedade colonial e escravista.

Existem dois aspectos distintos a serem tratados no combate ao desperdício. A mudança dos padrões de consumo, que é, em última instância, uma mudança de cultura e a destinação dos resíduos.

O combate ao desperdício ainda durante o processo produtivo, pela adoção de tecnologias menos intensivas em energia e que requeiram menos matérias-primas. A construção civil é um segmento que tem muito a contribuir, como, por exemplo, buscando alternativas para o desperdício praticado nos canteiros de obras.

Não é preciso, porém, esperar pelas mudanças culturais, naturalmente lentas.

É dever das autoridades e dos meios de comunicação, manter a população consciente das conseqüências do desperdício e não apelar à economia apenas em situação de crise, como aconteceu em 2001, durante a escassez de hidreletricidade.

A cultura da poupança deve ser construída pela boa informação. Uma população consciente forçará as empresas a mudar seus métodos e processos, e até mesmo seu marketing, como já pode ser observado com a valorização do chamado consumo sustentável (BRASIL, 2014, p. 33, grifo nosso).

Nessa citação há duas indicações exemplares sobre o descompasso entre desenvolvimento econômico e proteção ambiental: o problema do desperdício e o dos resíduos sólidos⁸⁵ (anexo VI), resultante de uma cultura do descartável. Numa sociedade como a brasileira, na qual o fenômeno da pobreza é histórico, o desperdício alimentar é abundante⁸⁶, o que requer de todos os atores envolvidos novas formas de entendimento no que se refere às

⁸⁵ Segundo a Associação Brasileira de Empresas de Limpeza Pública (ABRELPE), em 2014 foram produzidas cerca de 78,6 milhões de toneladas de lixo (resíduos sólidos urbanos).

⁸⁶ Segundo o World Resources Institute (WRI) Brasil são desperdiçados anualmente cerca de 41 mil toneladas de alimentos no país. No mundo, segundo a FAO, são desperdiçados 1,3 bilhões de toneladas.

necessidades humanas, bem como suas satisfações. Nesse sentido, o que a Agenda 21 brasileira propõe é uma nova concepção ética entre sociedade e natureza.

Nesse sentido, observamos que o documento conseguiu compreender efetivamente os problemas ambientais existentes no país, propondo inclusive ações e recomendações que visam auxiliar a efetivação de uma nova visão de mundo e o combate aos problemas apresentados:

Desencadear uma campanha nacional contra o desperdício envolvendo os três níveis de governo, as empresas, a mídia, o terceiro setor e as lideranças comunitárias para tomada de consciência e mudança de hábitos.

Mobilizar os meios de comunicação - televisão, rádio e jornal - para serem usados em seu papel relevante de pedagogia social. Enquanto concessão de interesse público, devem em seus horários obrigatórios de veiculação de informação de interesse social, produzir campanhas voluntárias de esclarecimento, gerando notícias capazes de conscientizar a opinião pública sobre a necessária mudança de comportamentos.

Iniciar com uma campanha contra o desperdício de água e energia, que deve adquirir feição específica e diferenciada para as diferentes regiões brasileiras, bem como para os diferentes setores produtivos.

Promover a cultura da poupança para a produção de bens e serviços, públicos e privados, evitando a superposição de ações, a irracionalidade dos procedimentos e os gastos supérfluos.

Estimular a simplificação das embalagens e restringir a produção de descartáveis garantindo ao consumidor a disponibilidade de produtos em embalagens retornáveis e/ou reaproveitáveis.

Definir uma legislação de resíduos sólidos, com claras definições de obrigações e responsabilidades para os diferentes atores sociais, com base no reaproveitamento e na redução da geração de lixo.

Divulgar experiências inovadoras para que, em nível local, se adotem formas criativas de destinação dos resíduos. Divulgar catálogos de tecnologias apropriadas e disponibilizá-las, aos municípios brasileiros, para evitar investimento em caras e inadequadas usinas de lixo, frequentemente desativadas.

Estimular o combate ao desperdício na construção civil pela adoção de tecnologias adequadas que promovam a segurança do trabalhador (BRASIL, 2014. p. 34).

Verifica-se, a partir de tais levantamentos e propostas, que existe por parte das instâncias governamentais uma consciência acerca dos problemas causados pelo estilo de vida no qual a sociedade brasileira está inserida. É notório que o não estabelecimento de políticas públicas com vistas a um ambiente equilibrado e justo produzirá paulatinamente distorções sociais e ambientais, afetando, assim, a parcela mais carente da população.

Aos danos causados ao meio ambiente pelo consumo diário necessário à subsistência material (geração de resíduos sólidos produzidos pela alimentação), soma-se o problema do transporte. Essencial à vida urbana, tornou-se um grave problema a ser solucionado especialmente nas grandes cidades brasileiras.

Sobre esse tema, o objetivo 14 da Agenda 21 Brasileira traz um levantamento sobre a questão do transporte de massa e mobilidade urbana. Aponta a questão da mobilidade urbana afirmando que esta está relacionada diretamente a grandes aglomerações, bem como a complexos interesses econômicos e sociais de uma sociedade tipicamente de massas. A falta de

qualidade do transporte coletivo, em especial nas médias e grandes cidades do país, também é um nó a ser resolvido, tendo em vista que

O serviço de ônibus é precário, os horários incertos e os trajetos inadequados. Qualquer tentativa de integração dos transportes entre as capitais e suas respectivas periferias é inviabilizada pelos interesses divergentes dos proprietários das empresas de transporte urbano. É por essa razão que o cartão eletrônico, que permite a livre circulação por menor preço, não prospera. As empresas de ônibus, por outro lado, são obrigadas a ceder espaço para os micro-ônibus, que menores e mais flexíveis, vêm disputando a preferência dos usuários de transporte urbano (BRASIL, 2014, p. 64).

Assim, a busca pela melhoria no transporte coletivo exige

[...] que se repense a estrutura urbana e as suas regras de ordenamento. As empresas devem se envolver na solução dos problemas junto com as autoridades públicas. Para mudar tal estado de coisas será preciso planejar e financiar, com absoluta prioridade, novos meios de transporte de massa que permitam, inclusive, modificar hábitos arraigados, como o uso do automóvel por um só indivíduo (BRASIL, 2014, p. 64).

Além dos documentos oficiais, nos quais o Brasil assume compromissos junto à comunidade internacional pela busca de um ambiente sustentável, há no site do Ministério do Meio Ambiente estudos que demonstram a preocupação do governo federal em alcançar modelos para um ambiente justo e equilibrado. Sobre a questão específica dos transportes, é apresentada a seguinte análise:

Os meios de transporte têm um papel fundamental em nossa sociedade. Direta ou indiretamente, dependemos deles para a maioria de nossas atividades cotidianas. Sem os transportes, como chegaríamos ao trabalho ou à escola? Como as hortaliças chegariam do campo à cidade? Como poderíamos transportar as mercadorias das fábricas?

O problema é que boa parte dos transportes que utilizamos atualmente se move a partir da queima de combustíveis fósseis, como a gasolina e o óleo diesel, lançando grandes quantidades de gases tóxicos na atmosfera. Automóveis, ônibus, caminhões e outros veículos motorizados são hoje a principal causa de poluição do ar na maioria das cidades do mundo.

A situação é preocupante. Embora vários países tenham adotado medidas para baixar os índices de poluição, como a regulagem de motores, redução de substâncias tóxicas nos combustíveis e até rodízios de automóveis, a contaminação do ar ainda representa uma séria ameaça. Além dos danos ambientais globais, como aumento do efeito estufa, diariamente muitas pessoas em todo o planeta estão adoecendo e até morrendo por causa da poluição do ar. Isso sem falar nos efeitos para os animais e até para as plantas.

Reverter esse quadro é um desafio que deve envolver toda a sociedade: se não podemos abrir mão de algo tão necessário como os meios de transporte resta-nos tratar de encontrar formas de usá-los sem que prejudiquem nem a nós mesmos nem às gerações futuras. Isto é o que chamamos de um transporte sustentável (BRASIL, 2014b, p 80).

A partir do trecho apresentado, é evidente que as instâncias governamentais possuem conhecimento e clareza acerca dos problemas ambientais que afetam cotidianamente a sociedade.

Apesar de elevado custo, a criação e a ampliação das linhas de redes metroviárias nos principais centros urbanos do país seria uma das possibilidades para a melhoria no transporte público, além da criação de corredores de ônibus, linhas de trens, ciclovias, proporcionando assim, a redução da circulação de veículos nas cidades, melhorando a qualidade do ar e reduzindo os congestionamentos urbanos.

Se comparada à Europa, a oferta dos serviços de metrô à população brasileira ainda é baixa. Como é possível verificar (anexo B), o metrô da cidade de São Paulo fica atrás de várias metrópoles mundiais no tocante à quantidade e quilômetros de linhas de metrô. Trata-se de um indício de que o modelo de desenvolvimento econômico que se seguiu na última década coloca a questão ambiental em planos secundários. A política nacional de redução de impostos de veículos automotores, praticada pelo governo federal entre 2009 e 2013, torna evidente tal constatação.

Os veículos automotores constituem a principal fonte de poluição do ar nas grandes regiões urbanas. Ao adotar a prática de estímulo ao seu consumo, cujo objetivo foi claramente o de alavancar a economia, o governo aponta para um panorama no qual as questões ambientais são deixadas de lado sempre que existe um problema econômico a ser solucionado, ocasionando danos ao meio ambiente.

Essas políticas econômicas se contrapõem diretamente aos documentos acima apresentados, bem como à política de redução de gases causadores do efeito estufa no qual o Brasil é signatário – o Protocolo de Quioto.

Em 2012 a cidade do Rio de Janeiro sediou outra Conferência Ambiental, a Rio + 20. Nesse encontro, novamente os líderes mundiais se mostraram preocupados com relação aos problemas ambientais. Reafirmaram os princípios da Rio 92, bem como dos demais tratados em busca do desenvolvimento sustentável⁸⁷. Assim, o documento é apresentado à sociedade:

⁸⁷ “Reafirmamos a Declaração de Estocolmo da Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano, aprovada em Estocolmo em 16 de junho de 1972. Reafirmamos todos os princípios da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, de 1992, incluindo, entre outros, o princípio das responsabilidades comuns, mas diferenciadas, tal como estabelecido no Princípio 7 da Declaração do Rio de Janeiro. Reafirmamos o compromisso de implementar plenamente a Declaração do Rio sobre Ambiente e Desenvolvimento, o Programa para a Implementação da Agenda 21, o Plano de Implementação da Cúpula Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável (Plano de Johannesburgo), e o Programa de Ação para o Desenvolvimento Sustentável dos Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento (Programa de Ação de Barbados e Estratégia de Ilhas Maurício). Também reafirmamos o compromisso com a plena implementação do Programa de Ação de Istambul para os Países Menos Desenvolvidos até a década de 2011-2020 (Programa de Ação de Istambul), do Programa de Ação de Almaty: de atender às necessidades particulares dos países em desenvolvimento sem saída para o mar e criar um novo acordo mundial para a cooperação em matéria de transporte entre os países sem saída para o mar, da Declaração Política sobre as Necessidades de Desenvolvimento da África e da Nova Parceria para o Desenvolvimento de África. Reafirmamos também os compromissos resultantes dos documentos provindos das grandes conferências e reuniões de cúpula das Nações Unidas nos aspectos econômico, social e ambiental, incluindo a Declaração do Milênio das Nações Unidas e o Documento final da Cúpula Mundial de 2005, o Consenso de Monterrey provindo da

Nós, Chefes de Estado e de Governo, e representantes de alto nível, reunidos no Rio de Janeiro, Brasil, de 20 a 22 de junho de 2012, com a plena participação da sociedade civil, renovamos o nosso compromisso com o desenvolvimento sustentável e com a promoção de um futuro econômico, social e ambientalmente sustentável para o nosso planeta e para as atuais e futuras gerações (BRASIL, 2012, p. 3).

Evidente que, nas quatro décadas que separam Estocolmo (1972) e Rio de Janeiro (2012), houve avanços em busca de minimizar os impactos da economia no meio ambiente. Porém o documento “O Futuro Que Queremos” – resultado das discussões na Conferência – mostra que os resultados alcançados nas duas décadas ainda são frágeis quando se trata de uma corrida contra o tempo. Exemplo da fragilidade da ideia de sustentabilidade ambiental é o Protocolo de Kyoto que, como afirmamos anteriormente, foi substituído pelo Protocolo de Paris.

O sistema industrial, o estilo de vida das sociedades humanas, as relações entre as nações continuam a se mostrar danosos ao meio ambiente. Isso fica claro quando os temas produção e consumo, bem como a questão das cidades são novamente abordados no documento, mostrando a necessidade de alterações nos padrões de vida.

Sobre a questão do consumo, o documento afirma:

Recordamos os compromissos assumidos na Declaração do Rio, a Agenda 21 e na JPOI [The Johannesburg Plan of Implementation] sobre consumo e produção sustentáveis e, em particular, o pedido no capítulo 3 do JPOI, para incentivar e promover o desenvolvimento de um Programa-Quadro de 10 anos (10YFP). Reconhecemos que mudanças fundamentais na forma como as sociedades consomem e produzem são indispensáveis para se alcançar o desenvolvimento sustentável global. Os países que se comprometeram a eliminar progressivamente as políticas prejudiciais e ineficientes de subvenção aos combustíveis fósseis reiteram seu compromisso, uma vez que essas subvenções incitam o consumo perdulário e comprometem o desenvolvimento sustentável. Convidamos todos a considerarem a racionalização das subvenções aos combustíveis fósseis, removendo as distorções de mercado, inclusive por meio da reestruturação da tributação e da eliminação progressiva de subsídios prejudiciais, lá onde existirem, de modo a expressar os seus efeitos sobre o meio ambiente, considerando plenamente as necessidades e condições específicas dos países em desenvolvimento, com o objetivo de minimizar os possíveis impactos adversos ao seu desenvolvimento, de uma forma que proteja os pobres e as comunidades afetadas (BRASIL, 2012, p. 45).

Conferência Internacional sobre o Financiamento do Desenvolvimento, e a Declaração de Doha sobre o Financiamento para o Desenvolvimento, o documento final da Reunião Plenária de Alto Nível da Assembleia Geral das Nações Unidas sobre os ODM, o Programa de Ação da Conferência Internacional sobre População e Desenvolvimento, bem como as principais ações para aprofundar a implementação do Programa de Ação da Conferência Internacional sobre a População e o Desenvolvimento, e da Declaração e Plataforma de Ação de Pequim. Reconhecemos a importância das três Convenções oriundas da Rio 92 para a promoção do desenvolvimento sustentável e, nesse sentido, instamos todos os participantes da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC), da Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB) e da Convenção das Nações Unidas de Combate à Desertificação (UNCCD), a honrarem plenamente seus compromissos, de acordo com os princípios e disposições das referidas convenções, bem como a tomarem medidas eficazes e concretas em todos os níveis, e a reforçarem a cooperação internacional.” (BRASIL, 2012, p.5)

Sobre a questão do transporte, o documento afirma:

Notamos que o transporte e a mobilidade são fundamentais para o desenvolvimento sustentável. O transporte sustentável pode reforçar o crescimento econômico, bem como melhorar a acessibilidade. O transporte sustentável alcança uma melhor integração da economia quando respeita o meio ambiente. Reconhecemos a importância da circulação eficiente de pessoas e bens, e do acesso ao transporte ambientalmente saudável, seguro e acessível como um meio para melhorar a equidade social, a saúde, a capacidade de adaptação das cidades, as ligações urbano-rurais, e a produtividade das áreas rurais. A esse respeito, devemos levar em conta a segurança rodoviária como uma parte de nossos esforços para alcançar o desenvolvimento sustentável. Apoiamos o desenvolvimento de sistemas de transporte sustentáveis, incluindo sistemas multimodais de transporte que utilizem menos energia, em particular para os transportes públicos de massa; combustíveis limpos e veículos não poluentes, bem como sistemas de transporte melhorados nas zonas rurais. Reconhecemos a necessidade de promover uma abordagem integrada à formulação de políticas, em níveis nacional, regional e local dos serviços de transporte e sistemas para promover o desenvolvimento sustentável. Reconhecemos também que as necessidades especiais relacionadas ao desenvolvimento dos países em desenvolvimento sem litoral e de trânsito precisam ser levadas em conta ao estabelecer sistemas de transporte sustentáveis de trânsito. Reconhecemos a necessidade de apoio internacional aos países em desenvolvimento a esse respeito (BRASIL, 2012, p. 27/8).

A questão do consumo e produção, bem como a questão das cidades e do transporte – já abordadas nas Conferências anteriores – foram retomadas em 2012 pelo fato dos índices, como vimos nos ODS (estabelecidos a partir de 2015), apresentarem resultados incompatíveis com o desejado pela ONU em busca do desenvolvimento sustentável.

Em nosso trabalho, o problema da expansão do consumo de veículos se relaciona à questão do transporte e, por consequência, das cidades. Resgatando os ODS, o 11º (“Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”), tratando da questão dos transportes, afirma:

até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015b).

Nesse sentido, observamos a continuidade do descompasso entre consumo e sustentabilidade ambiental no que se refere às cidades, em especial às áreas urbanas. Como veremos no capítulo 4, os governos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e de sua sucessora, com a intenção de frear os possíveis danos à economia devido à crise financeira internacional surgida em 2008, promoveram políticas econômicas antagônicas aos princípios da sustentabilidade ambiental, o que nos leva a reafirmar que o equilíbrio entre economia e meio ambiente dentro do sistema capitalista é uma falácia.

4 O EXEMPLO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL

4.1. Breve histórico e a importância econômica do setor automotivo nacional

Agilidade, conforto, luxo e *status*: adjetivos intrínsecos ao automóvel que, certamente, é uma das paixões do brasileiro.

O início dessa relação apaixonada remonta ao fim do século XIX. O primeiro automóvel a chegar no Brasil, segundo Latini (2007), foi um Peugeot movido à gasolina em 1891, trazido por Santos Dumont quando retornou da França. Em 1897, José do Patrocínio trouxe um Serpollet. Esses dois automóveis provocaram o desejo das classes mais abastadas, e entre 1900 e 1920, o país importou cerca de 30 mil veículos (carros e caminhões). Em 1930, a frota brasileira era de 250 mil veículos⁸⁸.

O crescimento do mercado de automóveis durante as cinco primeiras décadas do século passado foi constante. Com o objetivo de minimizar custos de produção ao longo desse período, foram surgindo as primeiras montadoras (Ford em 1919, General Motors em 1925, Studebaker em 1940, FNM em 1949, para citar algumas).

Juntamente com as montadoras, surgiram também nesse período as primeiras indústrias de autopeças com o objetivo de agilizar a reposição das peças – muitas delas importadas – quebradas ou desgastadas, e, assim, não travar o mercado automotivo.

No governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), a indústria automobilística ganhou destaque devido à sua inserção no Plano de Metas. Segundo Latini (2007):

O Plano de Metas promoveu um bloco de inversões que provocou profundas modificações na estrutura industrial, alterando as relações intersetoriais em favor do setor de bens de consumo e dos bens de consumo duráveis. De 1956 a 1960 ocorreu, realmente, um extraordinário salto de cinquenta anos no processo brasileiro de industrialização (LATINI, 2007, p. 106).

(...)

A indústria automobilística, implantada no período, ocupa papel central no bloco de inversões realizadas sob a égide do Plano de Metas. Por um lado, ela responde à expansão da infraestrutura rodoviária, e por outro, dadas as suas características de indústria de integração por excelência, exerce efeitos dinâmicos e complementares sobre os demais segmentos industriais.

(...)

Já no final de 1964, em menos de oito anos de trabalho, as linhas de montagem das fábricas de veículos lançaram nas estradas brasileiras, nas ruas de nossas cidades e nos campos, um milhão de unidades, acrescidas às 800 mil existentes em 1957 e importadas de diversos países. Dos veículos que circulavam no Brasil, 53,56% foram produzidos por trabalhadores brasileiros com matérias-primas, peças e componentes nacionais, em sua quase totalidade (LATINI, 2007, p. 106-107).

⁸⁸ Para maior aprofundamento sobre o desenvolvimento histórico da indústria automobilística no Brasil, recomendamos a leitura das páginas 91 a 104 do livro de Latini (2007).

Essa dinamização do setor automobilístico iniciado no governo JK foi gradativamente ganhando força. As seis décadas posteriores confirmaram tal tendência. Segundo Lima⁸⁹ (2011):

O Brasil encerrou 2010 como o sexto maior produtor de veículos do mundo, com cerca de 3,64 milhões de automóveis fabricados. Ademais, o país se tornou o quarto mercado consumidor do planeta, superado apenas pela China, EUA e Japão, ultrapassando inclusive a Alemanha. Esta situação, que parecia inalcançável há cerca de dez anos, tendo em vista as incertezas quanto ao futuro do país, motivou um novo ciclo de investimentos na indústria automobilística, que inclui, além dos automóveis, caminhões, ônibus e tratores. Este pode ser considerado o segundo ciclo de expansão desta indústria desde a abertura comercial nos anos 1990, e o quarto desde a implantação da indústria automobilística no Brasil nos anos 1950 (LIMA, 201, p. 6).

O enraizamento da indústria automobilística brasileira aos poucos foi ocorrendo. O Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) – formado em abril de 1956, sob comando do Ministério da Viação e Obras Públicas – por meio das suas análises de mercado percebeu que havia no país uma demanda reprimida de automóveis. Assim Latini (2007) explica:

O enorme dispêndio de divisas, a partir de 1950, com a importação de produtos automobilísticos (veículos e autopeças), vinha preocupando as autoridades federais com o custo de renovação da frota nacional de veículos já bastante desgastada, e do atendimento da demanda de novos veículos, fortemente reprimida durante o período de guerra. As importações para atender, ainda que precariamente, a essa demanda oneravam mais o balanço de pagamentos que as importações de trigo e petróleo e derivados no período de 1945 a 1955 (...), os três itens mais expressivos da pauta de importações do Brasil naquele período.

(...)

Exauria-se o estoque de divisas acumuladas durante a guerra com as importações e, se mantido o ritmo, o balanço de pagamentos seria seriamente afetado pela importação de veículos (LATINI, 2007, p. 132/133).

O GEIA constatou, assim, um duplo problema a ser resolvido: por um lado, se as importações deterioravam as contas nacionais, por outro o transporte da produção brasileira – mais de 50% – era de base rodoviária. Foi a partir dessa constatação que o GEIA percebeu a necessidade de se fabricar os automóveis internamente, deixando de lado a dependência do mercado externo.

No entanto, havia cinco obstáculos a serem vencidos. Segundo Latini (2007, p. 135) “havia necessidade de capital; necessidades de divisas para importação de equipamentos; necessidade de mobilização técnica para as realizações industriais; necessidade de mão de obra e necessidade de matérias-primas e demais fatores de produção”.

⁸⁹ Ver Anexo C

Esses obstáculos foram sendo rompidos um a um. A implantação definitiva da indústria automobilística (a cargo de fábricas europeias e norte-americanas) requereu a entrada de capital, a especialização de mão de obra, a implantação do setor fabril de autopeças e a criação de um parque comercial por meio de distribuidoras dos veículos. Além disso, a matéria prima necessária – borracha, ferro e aço – mobilizou o setor de transformação, o que forçava o desenvolvimento da indústria de máquinas, metalurgia e química também se expandirem. A expansão do crédito também mobilizou o setor bancário.

Com toda essa arquitetura de produção e distribuição de automóveis, bem como o desejo do presidente Juscelino Kubitschek fazer avançar a industrialização do país em um breve período de tempo, o setor automobilístico foi ganhando centralidade na economia brasileira⁹⁰.

Diretamente a indústria automotiva empregava “aproximadamente 35 mil pessoas, o que equivale a dizer que umas 175 pessoas viviam, àquela época, amparadas por esse setor da economia” (Latini, 2007, p. 152).

O setor de autopeças também empregava um volume considerável, “cerca de 105 mil trabalhadores que, com seus dependentes, totalizavam cerca de 525 mil pessoas” (Latini, 2007, p. 158).

De 1957 em diante, o crescimento foi constante e a participação da indústria automobilística ganhou espaço importante na economia nacional. O anexo C e a tabela 1 reafirmam essa relevância:

⁹⁰ Entre 1957 e 1961, a produção de veículos saltou de 30.700 unidades para 393.352 unidades (Anexo D).

Tabela 1 – Números gerais da indústria automobilística brasileira

| |
|--|
| 31 fabricantes (veículos e máquinas agrícolas e rodoviárias) (2015) |
| 500 fabricantes de autopeças (2015) |
| 5533 concessionárias (2015) |
| 64 unidades industriais em 10 estados e 52 municípios |
| Capacidade produtiva instalada de 4,5 milhões de unidades de veículos e de 100 mil unidades de máquinas agrícolas e rodoviárias |
| Faturamento, em 2014 (incluindo autopeças) de US\$ 110,9 bilhões |
| Investimentos, no período 1994-2012, de US\$ 68,0 bilhões |
| Produção acumulada de veículos montados, no período 1957-2014, de 71,2 milhões de unidades de veículos; e 2,5 milhões de máquinas agrícolas e rodoviárias no período 1960-2014 |
| Exportações de US\$ 18,5 bilhões (2012) |
| Importações de US\$ 30,2 bilhões em 2014(incluindo autopeças) |
| Empregos diretos e indiretos totalizando 1,5 milhão de pessoas |
| Participação de 23,0% no PIB Industrial e de 5,0% no PIB total em 2014 |
| Geração de US\$ 178,5 bilhões de tributos, em 2014, entre IPI, ICMS, PIS, COFINS |
| Ranking mundial em 2014: 8º maior produtor e 4º mercado interno |

Fonte⁹¹: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Tabulação: O autor

Não resta dúvidas de que a dinâmica produzida pelo setor automobilístico na economia nacional é de extrema importância. Logo, não dá para ignorar o fato de que uma queda brusca na produção e venda de automóveis durante período prolongado pode colocar em risco o equilíbrio de toda uma cadeia produtiva, bem como da economia nacional. A análise do Ministério do Desenvolvimento ratifica nossa compreensão:

O setor automotivo tem importante participação na estrutura industrial mundial. No Brasil, representa cerca de 23% do PIB industrial. Devido aos seus encadeamentos, é um setor cujo desempenho pode afetar significativamente a produção de vários outros setores industriais. Fora da cadeia automotiva propriamente dita, destacam-se os setores de aços e derivados, máquinas e equipamentos, materiais eletrônicos, produtos de metal e artigos de borracha e plástico. O setor de aço e derivados representa um dos insumos mais importantes para todos os subsetores da cadeia automotiva, especialmente para autopeças. Desta forma, observa-se que o setor tem importante impacto sobre o nível de atividade da indústria de transformação, sendo que o crescimento da produção automotiva pode, por meio da sua cadeia de fornecimento, impulsionar o crescimento de vários outros setores da indústria (BRASIL, 2015).

Economicamente o governo brasileiro tem na indústria de automóveis um dos setores mais importantes para a geração de empregos e impostos devido à complexidade da cadeia produtiva. A dependência econômica desse setor pelo governo coloca-o, atualmente, numa situação difícil de ser resolvida. Enquanto os documentos das conferências ambientais indicam a necessidade de se desenvolver sistemas de transportes sustentáveis, a economia brasileira depende de um setor que se coloca do lado oposto da sustentabilidade ambiental.

⁹¹ BRASIL, 2015.

4.2. A ideologia e a dependência social do automóvel

O anexo IV apresenta dados que merecem algumas análises. A indústria automobilística brasileira surgiu da necessidade de uma demanda pontual: o transporte de cargas. A malha ferroviária nacional já não dava mais conta de sua função, pois:

Por um lado, uma rede ferroviária precária e os altos investimentos e longos períodos de maturação para seu reaparelhamento e expansão, somados à sua inflexibilidade, tornando-a inadequada à característica nômade da agricultura – sobretudo do café – cuja produção deveria ser escoada, foram fatores preponderantes na determinação da prioridade de um sistema rodoviário para expansão e integração econômica do Brasil (LATINI, 2007, p. 133).

Nesse sentido, o que se percebe é que os números do setor apontam para uma produção automobilística fundamentalmente voltada ao setor de transporte de cargas. O número de caminhões pesados, médios e leves, bem como de utilitários, representavam mais de 60% da produção entre 1957 a 1961. O volume de automóveis (20,3%) que serve basicamente ao meio urbano começava a crescer significativamente. O volume total de automóveis produzido situava o Brasil na 10ª posição mundial. Esse crescimento deve-se ao fato de que a economia nacional vinha desde os anos 30 ganhando estatura e, além disso, o país passava por uma transformação em sua dinâmica – as taxas de urbanização eram crescentes –, e a conquista do automóvel pelas famílias tornava-se símbolo de ascensão social (Anexos E a H).

Surgido na penúltima década do século XIX, o automóvel era um objeto destinado a poucos indivíduos, em nichos sociais específicos. Mais de cem anos depois, continua a ser objeto de desejo, porém com o desenvolvimento tecnológico, a produção em larga escala, os modelos e motorizações diferentes, o aumento da renda da população e uma maior disponibilidade de crédito, a conquista pessoal do primeiro carro tornou-se acessível a grupos sociais anteriormente excluídos e festejada com grande louvor.

Essa almejada conquista social deve ser compreendida no contexto da modernidade e dentro da ideologia liberal-burguesa. Esta propaga a ideia de que todo indivíduo possui direitos. Além dos direitos sociais, civis e políticos, a modernidade permitiu que cada sujeito almejasse os bens produzidos pela sociedade industrial.

Esse modelo societário, no entanto, não infunde nos indivíduos os riscos intrínsecos de um comportamento individualista. O que outrora era específico a determinados grupos sociais, a sociedade de consumidores permitiu o seu espraiamento, tornando a conquista do automóvel uma das características e marcas de ascensão social.

Gorz (2010) assim explica a ideologia social do carro:

O maior problema dos carros é o de serem como os castelos ou as casas de veraneio na Riviera Francesa: são bens de luxo inventados para o prazer exclusivo de uma minoria de muito ricos; e nada, em sua concepção ou em sua natureza, se destinava ao povo. Diferentemente do aspirador, dos aparelhos de rádio ou da bicicleta, que mantêm seu valor de uso quando todo mundo os utiliza, o carro, assim como uma casa na Riviera, só interessa e tem vantagens na medida em que a massa não pode utilizá-los. É que, por sua concepção e por sua destinação original, o carro é um bem de luxo, e o luxo essencialmente não se democratiza: se todo mundo acede ao luxo, ninguém pode dele tirar vantagens; ao contrário, todo mundo usa, frustra e desapropria os outros e é frustrado e desapropriado por eles (GORZ, 2010, p. 45).

Como vimos na primeira parte do capítulo 2, o luxo só o é enquanto fica restrito às classes socialmente abastadas. Assim, o automóvel em seus primórdios também o era. Explica Gorz (2010):

Quando o carro foi inventado, ele deveria proporcionar a alguns burgueses muito ricos um privilégio absolutamente inédito: o de andar muito mais rápido que todos os outros. Ninguém, até então, tinha sequer sonhado com isso: a velocidade das diligências era mais ou menos a mesma, fosse você rico ou pobre; a carruagem do senhor não andava mais rápido que a charrete do camponês, e os trens punham todo mundo na mesma velocidade (eles só adotaram velocidades diferenciadas depois da concorrência do automóvel e do avião). Assim, não havia, até a virada do século, uma velocidade de deslocamento para a elite, e uma outra para o povo. O carro iria mudar isso: ele estendia, pela primeira vez, a diferença de classe à velocidade e ao meio de transporte (GORZ, 2010, p. 47).

Entretanto a sociedade industrial dinamizou a prática social do consumo criando nichos diversificados, permitindo a ascensão de bens anteriormente específicos a grupos sociais restritos. Com o automóvel isso também ocorreu. Nesse sentido podemos afirmar que uma das características centrais da sociedade de consumo é que ela torna possível a aquisição de bens que outrora não o era. O luxo nesse modelo social é obstáculo a ser superado. O que é luxo hoje, amanhã já não pode mais sê-lo. Um exemplo satisfatório é o operário da indústria automobilística de pouco mais de meio século atrás no Brasil. A ele lhe era praticamente negada, pelas condições socioeconômicas, a possibilidade de possuir um exemplar do que ele produzia na linha de montagem. A ele lhe era permitido apenas o desejo e o sonho.

Contudo, a aquisição em massa do automóvel gera um problema diferente de outros produtos do mundo privado. Consumir um carro exige também que se consuma o espaço público, tornando-o um soberano. Cada indivíduo pode abarrotar suas residências de bens de consumo duráveis ou não duráveis – ainda que, após um certo tempo, o descarte desses objetos (resíduos) concorram para o surgimento de problemas ambientais e afetem a ordem pública, em um primeiro momento esse tipo de hiperconsumo traz consequências predominantemente de ordem privada.

No entanto, se cada sujeito reivindicar para si o direito de possuir um veículo, conseguindo adquiri-lo e, ao mesmo tempo, se todos colocassem seus veículos nas vias públicas o caos se formaria, perdendo a função inicial que era a de diminuição do tempo nos deslocamentos⁹², além do agravamento de problemas ambientais (poluição atmosférica).

Nas palavras de Gorz (2010):

O sistema automobilístico de massa materializa um triunfo absoluto da ideologia burguesa no nível da prática cotidiana: ele funda e mantém em cada um a crença ilusória de que cada indivíduo pode prevalecer e ter vantagens *às custas de todos*. O egoísmo agressivo e cruel do motorista que, a cada minuto, assassina simbolicamente “os outros”, identificados por ele apenas como incômodos materiais e obstáculos à velocidade; esse egoísmo agressivo e competitivo é o advento, graças ao sistema automobilístico cotidiano, de *um comportamento universalmente burguês*.

O automóvel oferece o exemplo contraditório de um objeto de luxo que foi desvalorizado pela sua própria difusão. Mas essa desvalorização prática ainda não causou sua desvalorização ideológica: o mito da aprovação e da vantagem do carro persiste, mesmo que os transportes coletivos, se generalizados, viessem a demonstrar uma evidente superioridade. A persistência desse mito se explica facilmente: a generalização do sistema automobilístico individual pôs de lado os transportes coletivos, modificou o urbanismo e o habitat, e transferiu para o carro as funções que sua própria difusão tornou necessárias (GORZ, 2010, p. 46/47).

Essa ideologia social criada pela indústria automobilística descrita por Gorz (2010) proporcionou uma dependência por esse estilo de transporte, em especial o individual. Nas grandes cidades e metrópoles, esse fenômeno é facilmente observável. Brinco (2006) analisa as distorções promovidas pelo modelo individual de transporte:

A dependência do automóvel e o fato de ele representar o principal modo de transporte nas áreas urbanas são fatores condicionantes do desenvolvimento de toda a sociedade e dão origem a pesados encargos. Ainda que seja algo incontestável a extrema mobilidade associada ao veículo privado, viabilizada pela disponibilidade de uma ampla rede viária, existe uma outra face dessa moeda, a ser avaliada em termos das desvantagens impostas aos mais pobres, tipicamente cativos do transporte público em seus deslocamentos pendulares de casa para o trabalho e vice-versa. Para a população de baixa renda, efetivamente, sobram as dificuldades de acesso de toda ordem, ressentidas quando se trata de vencer tanto distâncias físicas quanto de ordem econômica. Essa é uma situação, todavia, de natureza ainda mais abrangente, posto que se estende a todos que, por qualquer motivo, são incapazes de usar o veículo privado no seu dia-a-dia ou simplesmente não desejam exercer tal opção (BRINCO, 2006, p. 15).

O automóvel representa, assim, o triunfo da vida privada sobre a coletiva⁹³, o que, em nosso entendimento, coloca a ideia de sustentabilidade ambiental mais uma vez em xeque. O imperativo individualista da sociedade liberal-burguesa avança sobre qualquer possibilidade de

⁹² Segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego da cidade de São Paulo, a velocidade média dos veículos em 2014 foi de 23,3 km/h no período da manhã e de 19,7 km/h no período da tarde (Anexo I).

⁹³ No anexo I, é possível observar que na cidade de São Paulo – segundo a CET – a frota circulante de veículos é majoritariamente de automóveis (80,2%), o que sustenta a ideia de que o transporte individual suplanta o coletivo.

entendimento de que os recursos naturais devam ser protegidos em nome das gerações futuras. A modernidade estabeleceu novamente o *carpe diem*, porém de modo individualizado.

4.3. O consumo de carros no Brasil: soluções e problemas

Podemos afirmar que a sociedade de consumo se sustenta sobre cinco pilares. Primeiro: aumento e diversidade na produção (Revolução Industrial); segundo: dinamização nos meios de transportes (circulação das mercadorias); terceiro: sistema de venda a crédito; quarto: aumento da renda média da população; quinto: sistema de marketing.

No Brasil, a sociedade de consumo só se consolidou a partir dos anos 1990. Sua chegada ao universo do consumo é tardia se comparada aos Estados Unidos e à Europa.

Se nos Estados Unidos o automóvel se tornou símbolo de diferenciação social a partir dos anos 1920, no Brasil isso aconteceu a partir do governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956 – 1961). Desse momento em diante, a busca pelo veículo próprio se tornou um dos sonhos de consumo do brasileiro. Dadas as características históricas da política e economia brasileiras, a conquista desse sonho estava restrita a uma pequena parcela da sociedade nacional.

Desde os anos 50 do século passado, a produção de automóveis começava a se consolidar no país, como vimos anteriormente⁹⁴, ou seja, as estruturas industriais estavam se firmando para tal fim. O sistema de transporte também começava a ganhar características próprias (início da construção de rodovias).

No entanto, os outros três pilares para sustentação do consumo em larga escala no país não se sustentavam. O sistema de crédito e de marketing era específico a determinados nichos sociais e a renda média da população não aumentava. Apesar do país crescer economicamente no período a partir dos anos 30, a divisão do bolo não ocorria.

Até o início dos anos 90 do século passado, a economia brasileira ainda se caracterizava pela concentração de renda e pelos altos índices inflacionários⁹⁵, o que não permitia o surgimento de um mercado consumidor em massa.

O consumo de supérfluos ficava restrito a uma pequena parcela da população. Foi somente a partir da estabilização da moeda, com o Plano Real, que começou a emergir, ainda que de modo tímido, a sociedade de consumo no país⁹⁶.

⁹⁴ No início dos anos 60, o Brasil já possuía a 10ª maior frota de veículos do mundo.

⁹⁵ Segundo dados do Instituto de Pesquisas Econômica Aplicada (IPEA), a inflação média entre 1980 e 1993 foi de 764% a.a, sendo o menor índice em 1986 (59,20% a.a) e o maior índice em 1993 (2489,11% a.a). Fonte: BRASIL, 2014.

⁹⁶ A expansão do número de Shoppings Centers no país evidencia tal situação (Anexo M).

Foram nos governos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010) e da presidente Dilma Rousseff (2010-2014) que ocorreram melhoras na distribuição de renda⁹⁷, o que permitiu a elevação do consumo por parte considerável da população brasileira. Como afirma Lipovetsky (2007):

A constatação é banal: à medida que nossas sociedades enriquecem, surgem incessantemente novas vontades de consumir. Quanto mais se consome, mais se quer consumir: a época da abundância é inseparável de um alargamento indefinido da esfera das satisfações desejadas e de uma incapacidade de eliminar os apetites do consumo, sendo toda saturação de uma necessidade acompanhada imediatamente por novas procuras (LIPOVETSKY, 2007, p. 38).

Como afirmamos anteriormente, foi somente a partir dos anos 2000 que a população brasileira começou efetivamente a adquirir seu sonho de consumo. Engajada nesse objetivo, a indústria automobilística proporcionou, com auxílio do Estado ao reduzir impostos e conceder créditos, a realização para milhões de brasileiros.

Em 2008 a grave crise econômica internacional que assolou vários países da Europa (Espanha, Portugal, Grécia, Itália, Islândia entre outros) e os EUA foi contida em 2009 no Brasil devido à intervenção do governo federal. A barreira de contenção à crise econômica utilizada pelo governo Lula a partir de 2009 e por sua sucessora Dilma Rousseff foi o estabelecimento de concessão de créditos e a redução de impostos em vários setores da economia para aumentar a demanda (construção civil, agricultura, móveis, eletroeletrônicos e automobilístico)⁹⁸.

A redução que teve maior impacto na economia foi o da indústria automobilística. Com tarifas menores e maior concessão de crédito por parte dos bancos, houve no período um aumento exponencial de vendas de veículos. A frota nacional neste quinquênio aumentou consideravelmente, o que corroborou para potencializar velhos problemas nas grandes cidades brasileiras, tais como congestionamentos e aumento da poluição.

Essa política econômica, juntamente com o aumento da renda de boa parte da população brasileira, potencializou as vendas de veículos no quinquênio 2009-2013, levando o Brasil a possuir a 4ª maior frota do mundo. Em 2015, ultrapassou a marca de 90 milhões de veículos.

Como vimos na primeira parte deste capítulo, a paixão do brasileiro por automóvel remonta ao início do século passado⁹⁹. Entretanto nos últimos anos um nó foi criado pelo

⁹⁷ Segundo o Centro de Políticas Sociais (CPS) da Fundação Getúlio Vargas (FGV), a partir dos microdados da Pesquisa Nacional por Amostra Domiciliar (PNAD) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entre os anos 2003 e 2008 houve uma diminuição acentuada da classe E. Em 2003, a parcela da população constante nessa classe era de 28,12% e, em 2008, 16,02%. A classe C em 2003 possuía 37,56% da população e em 2008, 49,22%. As classes A e B, que juntas possuíam 7,6% da população, em 2008 passaram para 10,42%. Fonte: NERI, 2009.

⁹⁸ Ver anexos J e N.

⁹⁹ Como vimos no início do capítulo, foi Alberto Santos Dumont quem trouxe o primeiro automóvel para o Brasil. Foi ele também quem fundou o 1º Automóvel Clube em 27 de setembro de 1907 no Rio de Janeiro. Nesse clube

excesso de veículos existentes especialmente nas grandes cidades do país e as consequências socioambientais de tal crescimento vêm se mostrando danosas para a sociedade, bem como para o meio ambiente. Desatar esse nó vem se mostrando uma tarefa complicada. Problemas como o aumento dos congestionamentos, dos custos nos transportes e da saúde pública são alguns dos efeitos causados por tal elevação. A equação cidades, automóveis e meio ambiente cada vez mais torna-se difícil de ser resolvida.

Se por um lado o automóvel é o sonho de consumo de grande parte dos brasileiros e, nesse sentido, as indústrias automotivas foram se organizando para satisfazer esse anseio, por outro as cidades se mostram incapazes de receber cada vez volume maior de veículos, aumentando os congestionamentos e tornando o ar, especialmente das grandes metrópoles, quase irrespirável.

A tabela 2 permite observarmos o crescimento da produção automobilística no país durante o período de 2003 a 2015¹⁰⁰. Observa-se que no quinquênio 2009-2013, período que vigorou a redução/isenção de impostos¹⁰¹ concedida pelo governo federal, a produção ultrapassou a casa de 5 milhões de unidades.

Importante notar que a variável veículos emplacados utilizada em nosso trabalho indica efetivamente o volume de veículos em circulação, tendo em vista que a produção total de veículos em um ano não significa necessariamente que todos os veículos sejam consumidos pelo mercado brasileiro – parcela da produção pode ser exportada – e que nem toda produção seja vendida efetivamente naquele ano.

A tabela 3 mostra a frota total circulante no país, bem como a idade média dos veículos. Essa variável é importante porque o volume de gás carbônico emitido pelos veículos está relacionado diretamente com o tempo de fabricação. Ou seja, se por um lado a qualidade do ar

reuniam-se homens de prestígio da elite carioca e que possuíam interesses pelo novo setor que se formava no país: o automobilismo (FONTE: AUTOMOVEL CLUBE DO BRASIL, 2016).

¹⁰⁰ No início do primeiro ano do quinquênio 2009-2013, quando iniciou a redução de impostos, a frota brasileira era de **54.506.661 veículos**; e em dezembro de 2013, quando as alíquotas voltaram aos valores reais, o Brasil possuía uma frota de **80.611.972 veículos**, o que significou um aumento de **26.105.311 unidades**. Se comparado ao primeiro quinquênio 2003-2008, em que não havia impostos reduzidos para aquisição desses bens, o aumento é marcadamente inferior, porém sempre em crescimento. No início de 2003, a frota brasileira era de 34.284.967 unidades e no final de 2008, de 54.506.661 veículos, o que significa uma diferença de 20.221.694 unidades. Comparando os dois quinquênios, o aumento foi de 5.883.617 veículos.

¹⁰¹ O decreto assinado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em 16 de janeiro de 2009 reduzindo impostos sobre produtos industrializados (IPI) foi da seguinte ordem: veículos fora de estrada “*off road*”, redução de 15% para 7,5%; veículos populares de até 1000 cilindradas, redução a 0%; os modelos médios de 1000 a 2000 cilindradas, redução de 13% para 6,5% nos modelos à gasolina; e os modelos flex (álcool e gasolina) e os modelos álcool, de 11% para 5,5%. Fonte: BRASIL, 2009.

¹⁰¹ Em 2009 o governo federal também criou o Programa de Sustentação de Investimento (PSI) que financia a compra de bens de capital, entre eles caminhões e ônibus. Esse programa deveria ser extinto em dezembro de 2013, porém foi prorrogado até dezembro de 2014. Fonte: BRASIL, 2014.

tende a melhorar com a entrada de veículos novos na frota circulante, por outro, as cidades vão passando por um processo de saturação e estrangulamento das vias públicas.

Tabela 2 – Emplacamentos de veículos no Brasil (2003 – 2015)

| Período | Tipos | | | | | TOTAL |
|---|------------|--------------------|-----------|---------|------------|-------------------|
| | Automóveis | Comerciários leves | Caminhões | Ônibus | Motos | |
| Dez/2003 | 1.214.393 | 130.329 | 65.309 | 16.178 | 836.640 | 2.262.849 |
| Dez/2004 | 1.314.934 | 163.926 | 81.315 | 17.766 | 896.138 | 2.474.079 |
| Dez/2005 | 1.439.138 | 180.680 | 78.800 | 15.370 | 1.026.944 | 2.740.932 |
| Dez/2006 | 1.632.199 | 200.272 | 75.323 | 19.524 | 1.287.846 | 3.215.164 |
| Dez/2007 | 2.085.385 | 256.479 | 97.574 | 22.972 | 1.708.714 | 4.171.124 |
| Dez/2008 | 2.341.981 | 329.462 | 121.110 | 27.356 | 1.925.367 | 4.745.276 |
| Dez/2009 | 2.644.610 | 364.484 | 108.984 | 22.719 | 1.609.148 | 4.749.945 |
| Dez/2010 | 2.857.839 | 471.025 | 157.384 | 28.555 | 1.803.767 | 5.318.570 |
| Dez/2011 | 2.902.153 | 532.198 | 172.657 | 34.810 | 1.940.531 | 5.582.349 |
| Dez/2012 | 3.115.506 | 519.000 | 137.751 | 29.551 | 1.637.506 | 5.439.314 |
| Dez/2013 | 3.041.863 | 534.031 | 154.554 | 36.740 | 1.515.687 | 5.282.875 |
| Dez/2014 | 2.795.134 | 533.583 | 137.052 | 32.042 | 1.429.908 | 4.927.719 |
| Dez/2015 | 2.122.669 | 354.235 | 71.787 | 20.323 | 1.273.250 | 3.842.264 |
| Total de veículos emplacados no período | 29.507.804 | 4.569.704 | 1.459.600 | 323.906 | 18.891.446 | 54.752.460 |
| O mês de dezembro representa para a Fenabrave o fim do ciclo anual de emplacamentos. Para a contagem da frota nacional, a Fenabrave leva em consideração os veículos emplacados. | | | | | | |

Fonte: FENABRAVE - Tabulação: O autor

TABELA 3 – Frota nacional de veículos X Idade média da frota

| Tipo de veículo | Frota nacional circulante | Idade média da frota circulante |
|-------------------------------|---------------------------|---------------------------------|
| Automóveis | 51.195.642 | 13.4 |
| Comerciários leves | 7.816.354 | 12.7 |
| Caminhões | 3.750.000 | 18 |
| Ônibus | 626.436 | 15.1 |
| Motocicletas | 23.650.263 | 8.7 |
| Frota nacional em 2015 | 87.038.695 | 13.6 |

Fonte: FENABRAVE/DENATRAN – Tabulação: O autor

Percebe-se pela tabela 2 que os períodos precedentes e subsequentes também mostraram certa evolução na produção, evidenciando que o aumento do consumo está relacionado diretamente com o crescimento da renda da população, bem como com o aumento do crédito.

Com relação à melhoria dos índices da economia brasileira no período do governo Lula, segundo Curado (2011):

O período compreendido entre os anos de 2003 e 2008 foi marcado pela retomada do crescimento econômico. Neste período a taxa média de expansão do PIB foi da ordem de 4,2% a.a., praticamente o dobro da observada no período imediatamente anterior. Em 2009, em decorrência dos impactos negativos da crise financeira global, o PIB apresentou uma variação negativa de 0,6%, o que evidencia o impacto significativo da crise sobre a economia brasileira. Não obstante, a rápida recuperação de nossa

economia é igualmente reconhecida. As expectativas do mercado, sintetizadas no relatório Focus, sinalizavam para um crescimento superior aos 7,0% em 2014. É salutar lembrar que entre 2007 e 2010, excluindo o ano de 2009, as taxas de crescimento do PIB foram superiores aos 5% a.a (CURADO, 2011 p. 92).

Sobre o aumento na concessão de crédito por parte dos bancos públicos e privados, Mora (2015) afirma¹⁰²:

O crédito aumentou expressiva e continuamente durante o governo Lula, inclusive após a crise de 2008. Assim, o volume de crédito, que representava 26% do produto interno bruto (PIB), em dezembro de 2002, atingiu 45,2% do PIB, em dezembro de 2010. Essa elevação do volume do crédito, em um contexto macroeconômico caracterizado por elevadas taxas de juros (ainda que descendentes), inicialmente foi capitaneada pelos bancos privados e ocorreu tanto no âmbito da pessoa física quanto jurídica.

Em um segundo momento, e em resposta ao agravamento da crise econômica internacional, a elevação do crédito foi sustentada por ações deliberadas do governo, focadas inicialmente no crédito direcionado e ampliadas em direção ao crédito livre com taxas referenciais, por intermédio dos bancos federais (MORA, 2015, p. 7).

A tentativa do governo federal em frear a crise econômica internacional para que ela não atingisse a economia brasileira surtiu efeito ao menos momentaneamente. Contudo, com o crescente aumento da frota nacional, o surgimento de problemas estruturais, em especial nas grandes cidades, é evidente. Sobre os congestionamentos, Cintra (2014) afirma:

É de conhecimento geral que São Paulo enfrenta uma grave crise de mobilidade em seu território. O trânsito do maior núcleo econômico brasileiro tornou-se caótico e impõe um custo elevado e crescente para o setor produtivo. Pela dimensão que atingiu, e em função das expectativas de agravamento dessa situação, torna-se imperioso que o poder público adote uma postura mais efetiva no enfrentamento do problema, uma vez que essa situação compromete a produtividade da economia e o bem-estar da população (CINTRA, 2014, p. 6).

Com relação aos impactos da má qualidade do ar, e ratificando o que anteriormente já foi apontado pela CETESB por meio do seu Relatório Sobre a Qualidade do Ar, Miraglia e Gouveia (2014) afirmam:

As emissões atmosféricas que contaminam o ar podem ser provenientes de fontes fixas (indústria) e móveis (veículos automotores), impactando diretamente na qualidade do ar local, regional e global e afetando a saúde pública. Em 2012 a Organização Mundial da Saúde (OMS) estimou cerca de sete milhões de mortes no mundo decorrentes da poluição do ar a partir de fontes urbanas e rurais²⁻⁴. No Brasil, até a década de 80, a principal fonte de emissões de contaminantes do ar nas capitais brasileiras eram as indústrias. Já na década de 90 muitas empresas migraram para o interior e os veículos automotores passaram a ser a principal fonte de poluentes em conglomerados urbanos nos últimos anos. O controle da poluição por fontes móveis no Brasil iniciou-se com o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE) em 1986. A partir de 1995 foi estabelecido o controle da emissão de gases poluentes pelo escapamento de veículos. Atualmente, o programa está em sua sétima fase e, estabelece limites de emissões mais rígidos para veículos

¹⁰² Ver anexo J.

pesados, exigindo que tenham novas tecnologias. Atualmente, a frota veicular no Brasil totaliza 81 milhões de veículos e 18% desta frota está concentrado nas regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Vitória, Curitiba, Campinas, Rio de Janeiro e Baixada Santista. Segundo a OMS, os altos níveis de poluição do ar são muitas vezes subproduto de políticas insustentáveis em setores como o de transportes. Na maioria desses casos, as estratégias mais saudáveis também são as mais econômicas em longo prazo, devido à redução de custos de cuidado com a saúde (MIRAGLIA e GOUVEIA, 2014, p. 4142).

Miraglia e Gouveia (2014), no estudo citado acima, afirmam que no ano de 2014 o número de óbitos prematuros relacionados à poluição atmosférica foi da ordem de 20.050 pessoas, e o custo foi de 1,7 bilhão de dólares. Apesar dos dados mostrarem impactos negativos, tanto na economia, quanto na saúde da população, as políticas econômicas adotadas nos últimos anos ignoraram tais dados.

A redução e isenção de impostos promovidas pelo governo federal com real intenção de assegurar a sustentabilidade econômica colocou-se em oposição às políticas públicas de proteção e sustentabilidade ambiental. O Brasil, enquanto signatário de convenções ambientais internacionais, mostra-se pouco preocupado em termos de efetivação de políticas ambientais.

Isso fica evidente quando observamos os documentos ambientais dos quais o país é signatário. A Agenda 21 Brasileira aponta, com relação à qualidade do ar, que o grande vilão causador do efeito estufa, dos problemas respiratórios nas pessoas, é o gás carbônico lançado basicamente por carros e motos.

Além da Agenda 21 Brasileira, no site do Ministério do Meio Ambiente há estudos sobre a questão dos transportes que também mostram que os veículos são os responsáveis pelo lançamento de gases poluentes na atmosfera:

Os veículos automotores constituem mundialmente a principal fonte de poluição do ar nas grandes regiões urbanas. Há outras fontes de contaminação, tais como indústrias, centrais termelétricas e de incineração de resíduos, mas o aumento da frota de veículos movidos a gasolina e óleo diesel nas últimas décadas fez da poluição veicular o principal responsável pela má qualidade do ar que respiramos nas cidades. Muita gente não se dá conta, mas toda vez que ligamos o motor do carro estamos lançando no ar uma enorme quantidade de substâncias tóxicas. Quando a gasolina é queimada no motor, origina a emissão de vários gases e partículas que se dispersam no ar, causando danos à saúde das pessoas e ao meio ambiente. As partículas em suspensão podem ainda se agregar a outras substâncias tóxicas, como metais pesados (por exemplo chumbo e cádmio). Com isso, existe o grande risco de ocorrer efeitos sinérgicos, isto é, que substâncias não muito perigosas em estado isolado tornem-se extremamente nocivas ao misturar-se com outras. Com o emprego de novas tecnologias na fabricação de automóveis e no melhoramento dos combustíveis, foi possível reduzir bastante as emissões dos motores a gasolina. Essas soluções, no entanto, não atingem a raiz do problema, pois nos mantêm dependentes de uma fonte de energia não renovável e nociva à saúde e ao meio ambiente (BRASIL, 2014b, p 81).

A partir dos dados levantados, podemos afirmar que o governo brasileiro, em nome da estabilidade da economia, elaborou uma política de incentivo à aquisição de veículos que notadamente produz efeitos ambientais danosos à população, em especial dos grandes centros. Isso se deve ao fato de que o aumento da frota nacional significa também aumento da poluição, tendo em vista que a matriz energética brasileira ainda é amplamente baseada em derivados do petróleo, que é altamente poluente.

Nesse sentido, o incentivo proporcionado pelo governo federal, somado à estabilidade econômica ao longo das últimas duas décadas, produziu inicialmente por um lado efeito positivo, dado que o país não sofreu danos com a crise internacional; por outro, um negativo, pois o aumento da frota nacional concorre para uma série de danos sociais e ambientais, tais como aumento dos gases do efeito estufa, que também são danosos à saúde humana.

Em muitas cidades, como São Paulo, é comum ocorrer no inverno um fenômeno conhecido como inversão térmica, quando uma camada de ar quente se sobrepõe à camada de ar frio próxima do solo, impedindo que o ar se dissipe. O efeito é visível: a cidade fica encoberta por uma névoa que nada mais é que a poluição concentrada sobre a cidade. Nesses dias, em que a poluição atinge os maiores picos, o perigo para a saúde é ainda maior.

Um levantamento feito pelo Departamento de Medicina Preventiva da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo revelou que, nos dias mais poluídos, o número de internações por doenças respiratórias cresce cerca de 8%, e a mortalidade geral aumenta entre 4% e 6%. O mesmo estudo mostra que os mais afetados são os idosos e as crianças.

Esses dados científicos têm sido importantes para comprovar que a poluição do ar não é apenas uma questão ambiental, mas também um problema de saúde pública. Segundo especialistas, a redução das emissões traria benefícios imediatos à saúde da população: só nos Estados Unidos, isso poderia evitar 18.700 mortes e 3 milhões de faltas ao trabalho por ano. Se nada for feito, segundo estimativa da Organização Mundial de Saúde, até o ano 2020 a poluição deverá matar 8 milhões de pessoas em todo o mundo (BRASIL, 2014, p. 83).

Assim podemos afirmar que as políticas econômicas do governo federal no quinquênio 2009-2013 é contrária ao próprio discurso oficial no que se refere à proteção ambiental.

O texto da Agenda 21 brasileira é claro ao colocar que a busca da sustentabilidade ambiental e da equidade social só são possíveis se ocorrerem mudanças nos padrões de produção e consumo, fato que não ocorreu no país no período investigado, o que demonstra, por sua vez, a insustentabilidade das práticas governamentais. Afirma:

A base conceitual da Agenda 21 aponta, em síntese, para a importância de se construir um programa de transição que contemple as questões centrais - reduzir a degradação do meio ambiente e, simultaneamente, a pobreza e as desigualdades - e contribua para a sustentabilidade progressiva.

Progressividade não significa adiar decisões e ações vitais para a sustentabilidade, e sim, retirar, paulatinamente, a legitimidade de mecanismos e instrumentos que contribuem para que a economia e a sociedade permaneçam em bases insustentáveis. Para isso, é preciso romper o círculo vicioso da produção, que além de prejudicial ao meio ambiente, exclui dos benefícios que gera grande parte da sociedade. É preciso, portanto, promover um círculo virtuoso, em que a produção obedeça a critérios de

conservação ambiental duradouros e de aperfeiçoamento progressivo nos padrões de distribuição de renda (BRASIL, 2014, p. 17).

No site do Ministério do Meio Ambiente, quanto à questão da qualidade do ar das cidades, o aumento do número de veículos é apresentado como um dos principais vilões da poluição atmosférica:

Os processos industriais e de geração de energia, os veículos automotores e as queimadas são, dentre as atividades antrópicas, as maiores causas da introdução de substâncias poluentes à atmosfera, muitas delas tóxicas à saúde humana e responsáveis por danos à flora e aos materiais.

(...)

A poluição atmosférica traz prejuízos não somente à saúde e à qualidade de vida das pessoas, mas também acarretam maiores gastos do Estado, decorrentes do aumento do número de atendimentos e internações hospitalares, além do uso de medicamentos, custos esses que poderiam ser evitados com a melhoria da qualidade do ar dos centros urbanos. A poluição de ar pode também afetar ainda a qualidade dos materiais (corrosão), do solo e das águas (chuvas ácidas), além de afetar a visibilidade.

A gestão da qualidade do ar tem como objetivo garantir que o desenvolvimento sócio-econômico ocorra de forma sustentável e ambientalmente segura. Para tanto, se fazem necessárias ações de prevenção, combate e redução das emissões de poluentes e dos efeitos da degradação do ambiente atmosférico (BRASIL, 2014c).

Em outro documento, o 1º Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários (BRASIL, 2011)¹⁰³ evidencia a consciência do governo sobre a falta de políticas públicas urbanas, bem como a preocupação com relação à qualidade do ar. Na apresentação do inventário, são apontadas as seguintes questões:

As crescentes taxas de urbanização, a deficiência de políticas públicas de transporte em massa e mesmo os incentivos à produção e consumo de veículos no país têm implicado em um aumento expressivo da motorização individual (automóveis e motocicletas), além de apontar cenários de forte expansão nesses segmentos do transporte de passageiros.

O mesmo vale para o transporte de cargas, cuja frota de veículos pesados reflete assimetrias profundas de uma logística baseada prioritariamente no transporte por caminhões, relegando a planos de menor expressão modais meios como o ferroviário e o aquaviário (incluindo o de cabotagem), que deveriam ter grande importância na distribuição de mercadorias e bens em um país com as dimensões do Brasil.

Esse é um quadro que confirma a condição dos veículos automotores rodoviários como grandes fontes emissoras de poluentes para a atmosfera e que demandam, a partir do melhor conhecimento sobre as mesmas, a adoção de múltiplas medidas de controle (BRASIL, 2011, p. 17).

O que se observa por meio desses documentos é que as instâncias governamentais possuem, por um lado, consciência dos problemas e seus efeitos, e por outro, consciência do que se pode fazer para conter os danos ambientais. No entanto, o que se percebe é que o primado do desenvolvimentismo econômico de meados do século passado ainda está presente na

¹⁰³ O inventário foi publicado em janeiro de 2011 e foi elaborado pelo Ministério do Meio Ambiente, Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, Departamento de Mudanças Climáticas e Gerência de Qualidade do Ar. O documento traz em seu conteúdo o levantamento das emissões de poluentes entre 1980 a 2009 e apresenta projeções até 2020.

elaboração das políticas econômicas. Como afirmam Cardoso e Vieira (2011, p. 121), “o discurso capitalista do crescimento sustentável é, de fato, um discurso conservador do próprio sistema e não da natureza ou da humanidade como um todo”.

Essa tomada de posição política com viés apenas economicista, sem levar em consideração os aspectos ambientais, nos permite afirmar que os problemas dessa ordem continuarão a existir produzindo danos de toda ordem a toda coletividade.

A mudança de paradigmas, sejam eles econômicos, sociais e culturais, se fazem necessários e urgentes tendo em vista que os danos ambientais produzidos pelos atuais modelos produzem perdas muitas vezes irreversíveis – como é o caso das mortes causadas pela poluição, extinção de espécies animais e vegetais –, o que provoca riscos a toda a sociedade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Frente à conclusão de nosso trabalho, alguns apontamentos se fazem necessários. O primeiro deles é o de que toda pesquisa acadêmica não se esgota em si, e a nossa também não teve, em hipótese alguma, tal pretensão.

Além desse fato, nossa pesquisa partiu de um tema que por si só é limitador, tendo em vista que discorrer sobre o desenvolvimento sustentável é trabalhar em solo movediço, por ele ter se tornado a “menina dos olhos” de boa parte dos atores sociais, sejam eles governos, empresários, ONGs, sociedade civil em geral, que consideram a proteção da natureza como um valor a ser conquistado. Desconstruí-lo parece ser um absurdo na compreensão de muitos, haja vista que ele traz, falaciosamente, a proteção ambiental em seu bojo. Observado rapidamente, é o salvador do modelo econômico e da proteção ambiental.

Escrever uma tese com o objetivo de desconstruir um conceito tão amplamente aceito, partindo da compreensão dos interesses que o gerou, faz brotar infinitas possibilidades de como realizar tal tarefa.

As críticas que buscamos elaborar em nossa pesquisa, por conseguinte, teve como função jogar luz nesse tema que tem como fundamento e prerrogativa, nas últimas décadas, ser o discurso que possibilita a compreensão da realidade produzida pela relação antagônica entre capital e meio ambiente.

No entanto, cabe esclarecer que, quando apontamos a necessidade de compreender uma dada realidade, uma série de dificuldades se evidenciam. Isso se dá pelo fato de que, por sua dimensão e constituição multifatorial, ela traz consigo uma diversidade de possibilidades interpretativas e, como afirmamos na introdução deste trabalho, sendo a realidade fenomênica por natureza, o conceito de desenvolvimento sustentável surge como uma ferramenta interpretativa dessa realidade e, sendo ele um produto ideológico, possui um recorte que nos possibilita criticá-lo.

Nossa pesquisa possui limitações e essas se devem ao fato de que a sustentabilidade ambiental, para ser alcançada, depende de múltiplos elementos, como vimos no capítulo um, e abordamos apenas um deles: a problemática do consumo.

Nesse sentido, como observamos ao longo do trabalho, os danos produzidos pelo sistema econômico e industrial de produção ao meio ambiente são demasiados complexos, e entendemos que o conceito de desenvolvimento sustentável não dá conta de respondê-los.

Além disso, o primeiro capítulo foi importante para demonstrar que o desenvolvimento sustentável, bem como sua realização, não é algo simples. Ficou demonstrado que a sustentabilidade ambiental é tarefa para ser executada pelos múltiplos atores sociais, tendo em vista que o processo de degradação ambiental se encontra, em alguns casos, em avançado

estágio, e suas resoluções perpassam interesses políticos e econômicos na esferas local, nacional e internacional.

Outro avanço que trouxemos no primeiro capítulo foi o de comparar as exigências do Relatório *Nosso Futuro Comum* (1987) com as propostas dos ODS (2015). Essa comparação foi necessária para evitar anacronismos de nossa parte. Ficou evidente que, percorridos quase três décadas, o tão almejado desenvolvimento sustentável ainda é uma tarefa complexa de ser executada, e essa complexidade existe pela natureza do próprio sistema capitalista de produção.

O capítulo dois nos possibilitou a compreensão do fenômeno do consumismo moderno e suas raízes históricas. Entendê-lo nos permitiu sustentar a tese que o desenvolvimento sustentável é uma falácia, tendo em vista que, ao afirmar que a satisfação das necessidades humanas é o fundamento para se alcançar a sustentabilidade ambiental, ficou evidente que isso é praticamente impossível, haja vista que na sociedade de consumo a constante geração de necessidades é o fundamento para o capital ampliar constantemente suas taxas de lucro.

As limitações do capítulo dois se apresentam já nas escolhas dos autores que trataram e tratam do fenômeno do consumo/consumismo. Há uma série de autores não abordados em nossa pesquisa, no entanto, entendemos que aqueles que escolhemos conseguiram nos auxiliar na compreensão do tema e nos permitiram avançar, apesar de termos também consciência da sua amplitude e complexidade.

Ter compreendido o consumismo como um fenômeno multifatorial foi importante para demonstrarmos a própria limitação do alcance da ideia de sustentabilidade. Ficou claro que o consumo é um dos elementos centrais na produção capitalista industrial, e, portanto, torna-se um sério obstáculo quando se pensa a proteção dos recursos naturais.

O terceiro capítulo nos permitiu demonstrar o que o capítulo um havia indicado: as dificuldades para se alcançar o desenvolvimento sustentável. O documento *O Futuro Que Queremos* (produzido pela Conferência Rio + 20) demonstra tal situação, tendo em vista que, passados 24 anos da primeira Conferência do Rio e 29 anos da publicação do Relatório *Nosso Futuro Comum*, os objetivos para se alcançar a sustentabilidade ambiental só estão sendo protelados para as futuras gerações resolverem.

Esse capítulo também foi importante para compreendermos como o discurso da sustentabilidade ambiental é complexo e difícil de ser aplicado. Nossa pesquisa, ao defrontar os documentos dos principais encontros sobre meio ambiente, conseguiu apontar para tais dificuldades.

Compreendemos que a ONU tenha efetivamente preocupações com a temática ambiental, mas nosso trabalho apontou que há uma frouxidão no que tange às exigências das

nações em busca da preservação ambiental, e isso se deve ao fato de as discussões acerca do tema girar em torno de um sistema que, como apontamos, é danoso aos recursos naturais.

Esse capítulo possui uma limitação tanto quanto o primeiro. Todos os documentos analisados trazem uma multiplicidade de elementos para se buscar a sustentabilidade. Ficamos apenas na questão do consumo, pobreza e transportes. A discussão é mais complexa, porém partindo desses elementos conseguimos demonstrar a fragilidade do discurso perante um modelo econômico que se baseia no fomento de necessidades para efetivar a realização dos lucros.

O quarto capítulo nos permitiu demonstrar o que o capítulo dois evidenciou. A sociedade brasileira alcançou níveis importantes de consumo, concretizando até mesmo o de veículos. Esse fato possibilitou, ao mesmo tempo, o equilíbrio da economia nacional (no período da crise econômica 2009-2013), mostrando a importância da indústria automobilística, mas também a geração de danos socioambientais, dando-nos a dimensão da problemática a ser enfrentada. Se por um lado há a necessidade do equilíbrio econômico, por outro a qualidade ambiental é necessária para o pleno desenvolvimento social.

Nesse sentido, nossa pesquisa, demonstrou ser necessário e urgente um pacto de toda a sociedade brasileira a fim de dismantlar essa armadilha do consumo de veículos na qual ela se encontra, se assim achar que a busca da sustentabilidade ambiental é um valor a ser conquistado.

Reafirmamos que as limitações de nossa pesquisa são frutos da própria complexidade do tema. No entanto, acreditamos ter avançado nas discussões acerca da temática, possibilitando que outros pesquisadores busquem compreender a relação entre crescimento econômico e meio ambiente de modo crítico, pois entendemos que o desenvolvimento sustentável é apenas um cosmético, um verniz utilizado pelo sistema capitalista para continuar promovendo acúmulo de capital e degradando continuamente os recursos naturais.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TELECOMUNICAÇÕES. **Telefonia móvel**: acessos. 2015. Disponível em: <http://www.anatel.gov.br/dados/index.php?option=com_content&view=article&id=270:dest-aques-smp&catid=84&Itemid=506> Acesso em: 01 nov. 2015.

ALTVATER, E. **O preço da riqueza**. São Paulo: Unesp, 1995.

ARNT, R. (Org). **O que os economistas pensam sobre sustentabilidade**. São Paulo: Editora 34, 2010.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE LIMPEZA PÚBLICA. Panorama dos resíduos sólidos no Brasil 2014. Disponível em: <<http://www.abrelpe.org.br/Panorama/panorama2014.pdf>> Acesso em 20 abr. 2016

AUTOMOVEL CLUBE DO BRASIL. Histórico do automóvel clube do Brasil. Disponível em: <<http://www.automovelclubedobrasil.org.br/historico>>. Acesso em 28 ago. 2016

AYMARD, A; AUBOYER, J. **O Oriente e a Grécia Antiga**: o homem no Oriente próximo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993. Cap. 3 p. 315-381. v.2.

AYMARD, A; AUBOYER, J. **Roma e seu império**: o ocidente e a formação da unidade mediterrânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993. Cap. 3 p. 195-252. v.3.

BAUDRILLARD, J. **A sociedade de consumo**. Lisboa: Edições 70, 1995.

BAUDRILLARD, J. **O sistema dos objetos**. São Paulo: Perspectiva, 2004.

BAUMAN, Z. **Vida para consumo**: A transformação das pessoas em mercadoria. Rio de Janeiro: Zahar, 2008

BÍBLIA Sagrada. Rio de Janeiro: Paulinas, 1993.

BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Disponível em: <<http://www.ipeadata.gov.br/>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

BRASIL. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Programa de Sustentação de Investimento**. Disponível em:

<<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/noticia.php?area=1¬icia=12028>>
Acesso em: 3 abr. 2014.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **1º Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas Por Veículos Automotores Rodoviários**. 2011. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/images/arquivo/80060/1o_Inventario_Nacional_de_Emissoes_Atmosfericas_por_Veiculos_Automotores_Rodoviaros.PDF>. Acesso em: 4 abr. 2014.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **O Futuro Que Queremos**. 2012. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/processos/61AA3835/O-Futuro-que-queremos1.pdf>>. Acesso em: 21 jan. 2015.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Agenda 21 Global**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/responsabilidade-socioambiental/agenda-21/agenda-21-global.>> 2012. Acesso em: 10 mar. 2013a.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento**: mudança dos padrões de consumo. Cap. 4. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/estruturas/agenda21/_arquivos/cap04.pdf.> Acesso em: 10 mar. 2013b.

BRASIL. Ministério da Ciência e Tecnologia. Ministério das Relações Exteriores. **Protocolo de Quioto**. Disponível em: <http://www.mct.gov.br/upd_blob/0012/12425.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2013c.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **A Carta da Terra**. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/estruturas/agenda21/_arquivos/carta_terra.pdf>. Acesso em 10 mar. 2013d

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Agenda 21 Brasileira**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/responsabilidade-socioambiental/agenda-21/agenda-21-brasileira.>> Acesso em 16 mai. 2014.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Transportes**. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/estruturas/sedr_proecotur/_publicacao/140_publicacao09062009030844.pdf.> Acesso em 16 mai. 2014b

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Biodiversidade**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/biodiversidade/especies-ameacadas-de-extincao>>. Acesso em: 10 nov. 2014.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Qualidade do Ar**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/qualidade-do-ar>>. Acesso em: 10 nov. 2014c.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Setor automotivo**. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=327>>. Acesso em 19 out. 2015.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Previdência Social. Fundacentro. **Acidente de Bhopal faz 30 anos**. Disponível em: <<http://www.fundacentro.gov.br/noticias/detalhe-da-noticia/2014/12/acidente-de-bhopal-faz-30-anos>>. Acesso em: 30 jan. 2016.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. **Publicado decreto com novas disposições sobre a redução de IPI sobre automóveis**. 2009. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/automaticoSRFSinot/2009/01/16/2009_01_16_17_19_14_115864967.html>. Acesso em: 18 jan. 2014

BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo séculos XV – XVIII**: As estruturas do cotidiano. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

BRINCO, R. Transporte urbano e dependência do automóvel. Disponível em: <http://cdn.fee.tche.br/documentos/documentos_fee_65.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2016

BRÜSEKE, F. J. *O problema do desenvolvimento sustentável*. In: (Cavalcanti, C. org) *Desenvolvimento e Natureza: Estudos para uma sociedade sustentável*. São Paulo: Cortez, 1998.

CAMPBELL, C. *A ética romântica e o espírito do capitalismo moderno*. Rio de Janeiro: Rocco, 2001.

CARDOSO, C.M. e VIEIRA, R. de. L. *O capitalismo tardio e a pseudo-ética da sustentabilidade*. In: *Temas do capitalismo tardio: Ensaios de ética e filosofia política*. Pelotas: Ufpel. 2011, p. 107-124.

CECHIN, A. *A natureza como limite da economia: A contribuição de Nicholas Georgescu-Roengen*. São Paulo: Senac/USP, 2010.

CESIO 137, o pesadelo que chocou o Brasil. Disponível em: <<http://www.cesio137goiania.go.gov.br/index.php?idEditoria=9782>> Acesso em: 30 jan. 2016

CINTRA, M. **Os custos dos congestionamentos na cidade de São Paulo**. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/11576/TD+356+-+Marcos+Cintra.pdf;jsessionid=8604F2F0F77760D5CF888640A91F38C5?sequence=1>> Acesso em: 25 abr. 2016

COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Qualidade do ar no Estado de São Paulo** 2015. São Paulo: CETESB, 2016. Disponível em: <<http://ar.cetesb.sp.gov.br/wp-content/uploads/sites/37/2013/12/RQAR-2015.pdf>> Acesso em 15 abr. 2016

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. **Mobilidade no Sistema Viário Principal Volume e Velocidade – 2014**. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/409155/msvp-2014-volume-e-velocidade.pdf>> Acesso em: 22 abr. 2016

COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Nosso futuro comum**. Rio de Janeiro: FGV, 1991.

COOPER, J. P. (1970), *The Decline of Spain and the Thirty Years War*, Cambridge: Cambridge University Press.

CURADO, M. **Uma avaliação da economia brasileira no Governo Lula**. In: Economia & Tecnologia (UFPR) - Ano 07, Volume Especial – 2011. p. 91

D'ANGELO, A. C. **Precisar, não precisa**: um olhar sobre o consumo de luxo no Brasil. São Paulo: Lazuli, 2006.

DEIRO, B. **Desmatamento para obra do Rodoanel Norte**. O Estado de São Paulo, 29 ago. 2013. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,desmatamento-para-obra-do-rodoanel-norte-imp-,1069048>>. Acesso em: 10 nov. 2014.

DOBB, M. **A evolução do capitalismo**. Rio de Janeiro: Zahar, 1977

DRUMMOND, J. A. **A legislação ambiental brasileira de 1934 a 1988**: comentários de um cientista ambiental simpático ao conservacionismo. In: Ambiente e Sociedade Ano II, n.3 e 4. 1998.

O DESASTRE ecológico do superpetroleiro Exxon Valdez, no Alasca, em 1989. **O Globo**, 12 set. 2013. Caderno Mundo. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com/fatos-historicos/o-desastre-ecologico-do-superpetroleiro-exxon-valdez-no-alasca-em-1989-9938120>> Acesso em: 30 jan. 2016.

FERNE, Jhon (1586), *The Blazon of Gentry*, Londres: não publicado

FEDERAÇÃO NACIONAL DA DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuários**. Disponível em: <<http://www3.fenabreve.org.br:8082/plus/modulos/listas/index.php?tac=indices-e-numeros&idtipo=1&id=75&layout=indices-e-numeros>> Acesso em: 15 abr. 2016

FLANDRIN, J. L. A Distinção pelo gosto. In: PHILIPPE A. e ROGER C. (Org). **História da vida privada**: do Renascimento ao século das luzes. Tradução HildegarFeist. São Paulo: Companhia das Letras, 1991. p.267-309.

GALEANO, E. **As veias abertas da América Latina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

GIANNETTI, E. Estamos presos a uma corrida armamentista de consumo. In: ARNT, R. (Org). **O que os economistas pensam sobre sustentabilidade**. São Paulo: Editora 34, 2010.p. 65-85.

GORZ, A. **Ecológica**. São Paulo: Annablume, 2010.

HARVEY, D. **Condição pós moderna**. São Paulo: Loyola, 2013.

HOBSBAWM, E. **A era das revoluções: 1789 – 1848**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.

HOBSBAWM, E. **A era do capital: 1848 – 1875**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

HOBSBAWM, E. **A era dos extremos: o breve século XX: 1914-1991**. São Paulo: Cia das Letras, 2001b.

HOBSBAWM, E. **A era dos impérios: 1875 – 1914**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005.

HORIKAWA, S. **A doença de Minamata**: Problemas remanescentes e novas tendências de estudo. Ambiente e Sociedade Ano II – nº 3 e 4 – 2º semestre de 1998 e 1º semestre de 1999.

HOUAISS, A. **Dicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

LATINI, S. A. **A implantação da indústria automobilística no Brasil**: da substituição de importações ativa à globalização passiva. São Paulo: Alaúde, 2007.

LIMA, F. R. F. **Novo ciclo de expansão da indústria automobilística no Brasil**. ANÁLISE CONJUNTURAL, v.33, n.9-10, set./out. 2011. Disponível em: <http://www.ipardes.pr.gov.br/biblioteca/docs/bol_33_5b.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2016

LIPOVETSKY, G. **Felicidade paradoxal**: ensaio sobre a sociedade de hiperconsumo. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

LIPOVETSKY, G. **O império do efêmero**: a moda e seu destino nas sociedades modernas. São Paulo: Companhia de Bolso, 2009.

KOSIK, K. **A dialética do concreto**. São Paulo: Paz e Terra, 1995.

MACIEL, C. **Produção de lixo no país cresce 29% em 11 anos, mostra pesquisa**. **EBC Agência Brasil**, Brasília, 27 jul. 2015. Caderno Geral. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-07/producao-de-lixo-no-pais-cresce-29-em-11-anos-mostra-pesquisa-da-abrelpe>>. Acesso em: 13 out. 2015.

MARX, K. **O Capital**: livro primeiro – o processo de produção do capital. São Paulo: Nova Cultural, 1996. v.1. tomo 1. Coleção Os Economistas.

McCRACKEN, G. **Cultura & Consumo**. Rio de Janeiro: Mauad, 2003.

MEADOWS, D. **Limites do crescimento**. São Paulo, Perspectiva, 1972.

MÉZÁROS, I. **Para além do capital**: rumo para uma teoria da transição. Tradução: Paulo Sérgio Castanheira e Sérgio Lessa. Campinas: Edunicamp; Boitempo, 2002.

MIRAGLIA, S. G. E. K, GOUVEIA, N. **Custos da poluição atmosférica nas regiões metropolitanas brasileiras**. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csc/v19n10/1413-8123-csc-19-10-4141.pdf>> Acesso em 26 abr. 2016

MORA, M. **A evolução do crédito no Brasil entre 2003 e 2010**. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3537/1/td2022.pdf>>. Acesso em: 10 abr. 2016

MORAIS, S. R. R. de. TUROLLA, F. A. **Visão geral dos problemas e da política ambiental no Brasil**. In: Informações Econômicas, SP, v.34, n.4, abr. 2004. Disponível em: <<http://www.iea.sp.gov.br/out/publicacoes/pdf/tec1-0404.pdf>>. Acesso em: 15 abr. 2016.

NERI, M.C. (org). **Consumidores, Produtores e a Nova Classe Média: Miséria, Desigualdades e Determinantes de Classes**. FGV, 2009. Disponível em: <http://www.cps.fgv.br/ibrecps/cpc/CPC_textofim_neri.pdf>. Acesso em: 29 fev. 2014.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Novo relatório da ONU: a parceria mundial para o desenvolvimento em um momento crítico**. 2010. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/novo-relatorio-da-onu-a-parceria-mundial-para-o-desenvolvimento-em-um-momento-critico/>>. Acesso em: 02 fev. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Cerca de 76,5 milhões de crianças e jovens vivem na pobreza nos países desenvolvidos, afirma UNICEF**. 2014a. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/cerca-de-765-milhoes-de-criancas-vivem-na-pobreza-nos-paises-desenvolvidos-afirma-unicef/>>. Acesso em: 30 jan. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Em dia mundial, ONU declara erradicação da pobreza como uma ‘obrigação fundamental’**. 2014b. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/em-dia-mundial-onu-declara-erradicacao-da-pobreza-como-uma-obrigacao-fundamental/>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Apesar da previsão de colheita positiva para 2015, FAO alerta sobre focos de insegurança alimentar**. 2015a. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/apesar-da-previsao-de-colheita-positiva-para-2015-fao-alerta-de-focos-de-inseguranca-alimentar/>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Conheça os novos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU**. 2015b. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/conheca-os-novos-17-objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel-da-onu/>>. Acesso em: 30 jan. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **COP21: ONU destaca iniciativas para evitar desmatamento e ameaças à agricultura sustentável**. 2015c. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/cop21-onu-destaca-iniciativas-para-evitar-desmatamento-e-ameacas-a-agricultura-sustentavel/>>. Acesso em: 30 jan. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Em Copenhague, Ban Ki-moon pede modelos de energia limpa para ‘futuro mais sustentável’.** 2013. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/em-copenhague-ban-ki-moon-pede-modelos-de-energia-limpa-para-futuro-mais-sustentavel/>>. Acesso em: 30 jan. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **FAO: se o atual ritmo de consumo continuar, em 2050 mundo precisará de 60% mais alimentos e 40% mais água.** 2015d. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/fao-se-o-atual-ritmo-de-consumo-continuar-em-2050-mundo-precisara-de-60-mais-alimentos-e-40-mais-agua/>>. Acesso em: 30 jan. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Mais de 3 bilhões de pessoas não têm acesso a locais de despejo de lixo, revela estudo da ONU.** 2015e. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/mais-de-3-bilhoes-de-pessoas-nao-tem-acesso-a-locais-de-despejo-de-lixo-revela-estudo-da-onu/>>. Acesso em: 02 fev. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Novo estudo da ONU indica que mundo terá 11 bilhões de habitantes em 2100.** 2015f. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/novo-estudo-da-onu-indica-que-mundo-tera-11-bilhoes-de-habitantes-em-2100/>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **OMS: poluição do ar provoca morte de mais de 7 milhões de pessoas por ano.** 2015g. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/oms-poluicao-do-ar-provoca-morte-de-mais-de-7-milhoes-de-pessoas-por-ano/>>. Acesso em: 02 fev. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Relatores da ONU querem suspensão imediata do uso de pesticidas perigosos na agricultura.** 2015h. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/relatores-da-onu-querem-suspensao-imediata-do-uso-de-pesticidas-perigosos-na-agricultura/>>. Acesso em: 02 fev. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Relatório do PNUMA revela impactos do comércio mundial no meio ambiente.** 2015i. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/relatorio-do-pnuma-revela-impactos-do-comercio-mundial-no-meio-ambiente/>>. Acesso em: 12 dez. 2015.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **COP21: ONU destaca iniciativas para evitar desmatamento e ameaças à agricultura sustentável.** 2015j. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/cop21-onu-destaca-iniciativas-para-evitar-desmatamento-e-ameacas-a-agricultura-sustentavel/>>. Acesso em: 26 abr. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **A ONU e terrorismo.** 2016. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/acao/terrorismo/>>. Acesso em 29 abr. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **A ONU e a alimentação.** 2016b. Disponível em: < <https://nacoesunidas.org/acao/alimentacao/>>. Acesso em 29 abr. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Convenção Quadro sobre a Mudança do Clima.** 2016. Disponível em: < <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2016/04/Acordo-de-Paris.pdf>> Acesso em: 20 abr. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A ALIMENTAÇÃO E AGRICULTURA. **Desperdício de alimentos tem consequências no clima, água, na terra e na biodiversidade.** Disponível em: <<https://www.fao.org.br/dacatb.asp>> Acesso em: 23 abr. 2016

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA. **Relatório de monitoramento global de educação para todos: ensinar e aprender: alcançar a qualidade para todos.** 2013-2014. Disponível em: < <http://unesdoc.unesco.org/images/0022/002256/225654por.pdf>> Acesso em: 30 jan. 2016

PENNA, C. G. **O estado do planeta: sociedade de consumo e degradação ambiental.** Rio de Janeiro: Record, 1999.

PERROY, E. **A idade média: a expansão do oriente e o nascimento da civilização ocidental.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994. Cap. 6 p. 227-284. v.6.

PERROY, E. **A idade média: o período da Europa feudal, do Islã Turco e da Ásia Mongólica (séc. XI-XIII).** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994. Cap. 1 p. 15- 88. v.7.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. Relatório do Desenvolvimento Humano 2014. **Sustentar o progresso humano: reduzir as vulnerabilidades e reforçar a resiliência.** Disponível em: <<http://www.pnud.org.br/arquivos/RDH2014pt.pdf>> Acesso em: 30 jan. 2016

RETONDAR, A. M. **Sociedade de consumo, modernidade e globalização.** São Paulo: Annablume, 2007

RODOANEL foi principal causa de desmatamento em SP. **Jornal Folha de São Paulo, Cad. Cotidiano,** 18 nov. 2008. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1812200832.htm>> Acesso em: 10 nov. 2014

ROMPIMENTO de barragem em Minas Gerais completa duas semanas. **Bom Dia Brasil**, 20 nov. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2015/11/rompimento-de-barragem-em-minas-gerais-completa-duas-semanas.html>> Acesso em: 30 jan. 2016.

ROSTOW, W.W. **Etapas do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Zahar, 1971.

SALDIVA, P. Transporte, sustentabilidade e cidadania. Disponível em: <<http://www.acervonossasaopaulo.org.br/bitstream/handle/11539/1679/artigo%20de%20impre-nsa.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> Acesso em: 16 abr. 2016

SANDRONI, P. **Novíssimo Dicionário de Economia**. São Paulo: Best-Seller, 1999.

SIMMEL, G. **Filosofia da moda e outros escritos**. Lisboa: Edições Texto&Grafia, 2008.

SLATER, D. **Cultura do consumo & Modernidade**. São Paulo: Nobel, 2002.

SOBRINHO, C. A. **Desenvolvimento Sustentável: uma análise a partir do Relatório Brundtland**. 2008. 195f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Estadual Paulista, Marília, 2008.

SOUZA, J. S. ; BATISTA, G. ; BERNSTEIN, A. Mercúrio na Amazônia: a bomba relógio bioquímica. **Revista Educação Pública**, Rio de Janeiro, 04 fev. 2014. Disponível em: <<http://www.educacaopublica.rj.gov.br/biblioteca/quimica/0019.html>> Acesso em: 30 jan. 2016.

TANJI, T. Desastre nuclear na usina de Chernobyl completa 29 anos. **Revista Galileu**, 26 abr. 2015. Disponível em: <<http://revistagalileu.globo.com/Sociedade/noticia/2015/04/desastre-nuclear-na-usina-de-chernobyl-completa-29-anos.html>> Acesso em: 30 jan.2016.

TESTA, J. F. **A poluição atmosférica por veículos automotores na Região Metropolitana de São Paulo: causas e impactos**. In: Revista Eletrônica em Gestão, Educação e Tecnologia Ambiental Santa Maria, v. 19, n. 2, Mai-Ago 2015, p. 1209–1221. Disponível em: <<http://periodicos.ufsm.br/reget/article/view/16944/pdf>> Acesso em: 15 abr. 2016.

TRATADO sobre consumo e estilo de vida. Disponível em: <http://www.aspan.org.br/tratado_ongs/7-CONSUMO_ESTILO_VIDA.PDF> Acesso em 05 out. 2014

VEBLEN, T. **A teoria da classe ociosa**. São Paulo: Nova Cultural, 1984. Coleção Os Economistas.

VEIGUINHA, J.J. **O luxo na formação do capitalismo**. Porto: Afrontamento, 2004.

VIEIRA, R. de L. **Consumo e crédito**: Elementos conjunturais e estruturais do capitalismo. In: Dilemas da globalização: o Brasil e a mundialização do Capital. Londrina: Práxis, 2007.

WALKER, R. et al. **A Expansão da Agricultura Intensiva e Pecuária na Amazônia Brasileira**. Disponível em:
<https://daac.ornl.gov/LBA/lbaconferencia/amazonia_global_change/5_A%20Expansao_Agricultura_Walker.pdf> Acesso em: 30 jan. 2016

Comparativo entre iPhone 6S, 6 Plus, 6, 6 Plus e 5S

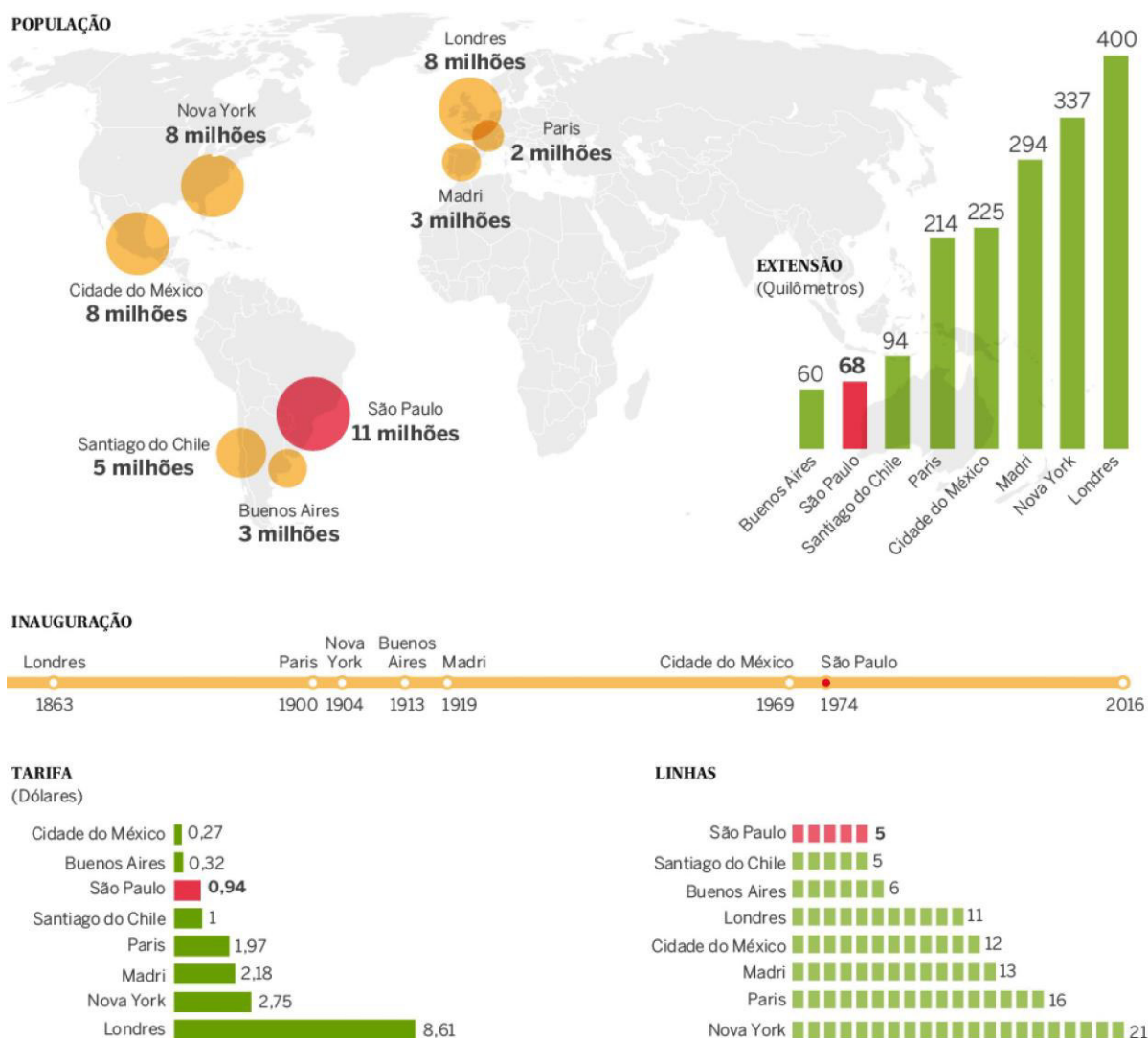
Com respeito às especificações farei um comparativo entre estes cinco modelos que agora se tornam nossas alternativas, lembrando que o iPhone 6S e 6S Plus ainda não estão disponíveis no Brasil. Mas, você pode [comprar agora mesmo o iPhone 6, 6 Plus ou 5S](#) na loja oficial da Apple e receber em sua casa com frete grátis.



| | iPhone 6S Plus | iPhone 6S | iPhone 6 Plus | iPhone 6 | iPhone 5S |
|---------------------|---|---|--|--|---|
| Sistema Operacional | iOS 9 | iOS 9 | iOS 9 | iOS 9 | iOS 9 |
| Tela | 5,5 polegadas | 4,7 polegadas | 5,5 polegadas | 4,7 polegadas | 4 polegadas |
| Resolução | 1920 x 1080 (401 ppp) | 1334 x 750 (326 ppp) | 1920 x 1080 (401 ppp) | 1334 x 750 (326 ppp) | 1136 x 640 (326 ppp) |
| Tecnologia | 3D Touch Retina Display | 3D Touch Retina Display | Retina Display | Retina Display | Retina Display |
| Processador | A9 da Apple com 64 bits, coprocessador de movimentos M9 embutido | A9 da Apple com 64 bits, coprocessador de movimentos M9 embutido | A8 da Apple 64 bits, coprocessador de movimentos M8 | A8 da Apple 64 bits, coprocessador de movimentos M8 | A7 da Apple 64 bits, coprocessador de movimentos M7 |
| RAM | 2 GB | 2 GB | 1 GB | 1 GB | 1 GB |
| SIM | nano-SIM | nano-SIM | nano-SIM | nano-SIM | nano-SIM |
| Armazenamento | 16, 64 e 128 | 16, 64 e 128 | 16 ou 64 | 16 ou 64 | 16 ou 32 |
| Conexão | HSDPA e LTE | HSDPA e LTE | HSDPA e LTE | HSDPA e LTE | HSDPA e LTE |
| Touch ID | Sim | Sim | Sim | Sim | Sim |
| Câmara traseira | 12 MP f/2.2 com focus-pixel, dual flash LED True Tone e pixels de 1.5 microns | 12 MP f/2.2 com focus-pixel, dual flash LED True Tone e pixels de 1.5 microns | 8 MP f/2.2 com focus-pixel, dual flash LED True Tone e pixels de 1.5 microns | 8 MP f/2.2 com focus-pixel, dual flash LED True Tone e pixels de 1.5 microns | 8 MP f/2.2 com auto-focus, dual flash LED True Tone e pixels de 1.5 microns |
| Câmera frontal | 5 MP (720p) | 5 MP (720p) | 1.2 MP (720p) | 1.2 MP (720p) | 1.2 MP (720p) |
| Filmagem | 4K 30fps - 1080p 120fps - 720p 240fps | 4K 30fps - 1080p 120fps - 720p 240fps | 1080p 30fps e 60fps - 720p 120fps | 1080p 30fps e 60fps - 720p 120fps | 1080p 30fps - 720p 120fps |
| Bateria | A confirmar | A confirmar | 2.915 mAh | 1.810 mAh | 1.440 mAh |
| Peso | 192 gramas | 143 gramas | 172 gramas | 129 gramas | 112 gramas |
| Dimensões | 158.2 x 77.9mm | 138.3 x 67.1mm | 158.1 x 77.8mm | 138.1 x 67mm | 123.8 x 58.6mm |
| Espessura | 7.3mm | 7.1mm | 7.1mm | 6.9mm | 7.6mm |
| Segurança | Leitor biométrico | Leitor biométrico | Leitor biométrico | Leitor biométrico | Leitor biométrico |
| Cores | Prata, Grafite, Rosa e Dourado | Prata, Grafite, Rosa e Dourado | Prata, Grafite | Prata, Grafite | Prata, Grafite |
| Artigos | Resenha | Resenha | Resenha | Resenha | Resenha |
| Preço | US\$ 649 | US\$ 679 | R\$ 3.499 | R\$ 3.199 | R\$ 2.299 |
| - | [Comprar] | [Comprar] | [Comprar] | [Comprar] | [Comprar] |

Fonte: Disponível em: <<http://ipaddicas.com/dicas/comparativo-iphone-5s-5c-4s-apple/>>. Acesso em: 13 out. 2015.

ANEXO B – Comparativo entre linhas de metrô x tarifa em algumas capitais do mundo



*De acordo com a cotação do dólar em 29.01.2016.

Foram levados em conta os valores unitários dos bilhetes. Não entraram os descontos para a compra de cartões mensais e semanais, por exemplo, ou de estudante, cujos abatimentos variam de cidade para cidade.

Fontes: Sites oficiais do metrô de cada cidade.

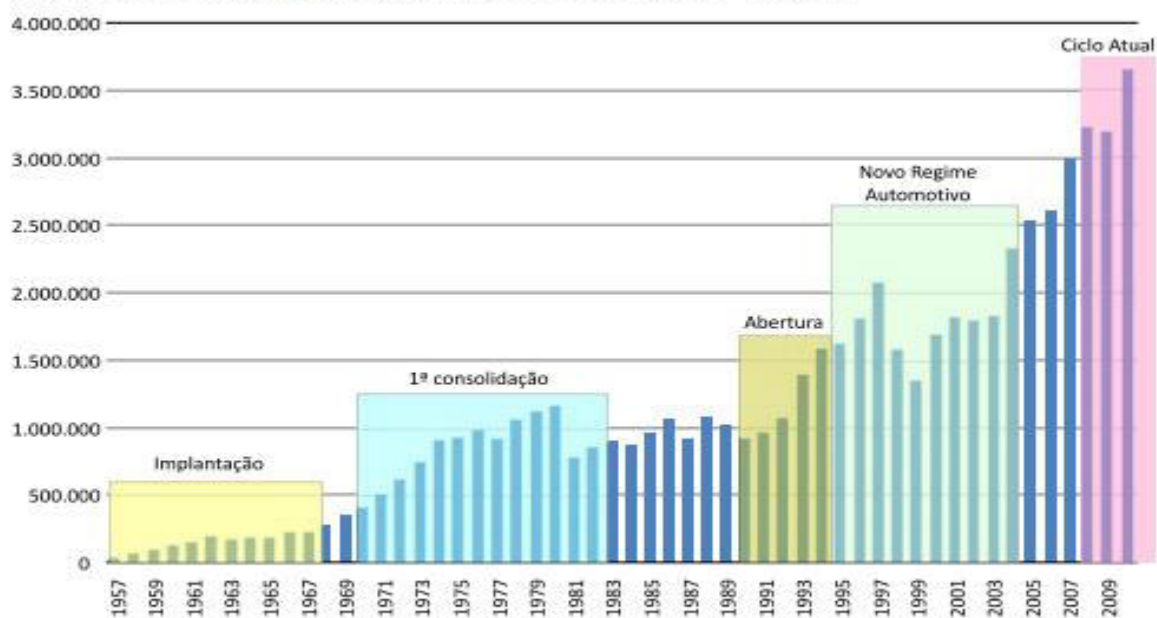
EL PAÍS

Fonte: Jornal El País. Disponível em:

<http://brasil.elpais.com/brasil/2016/02/02/media/1454436139_679266.html> Acesso em: 10 abr. 2016

ANEXO C

GRÁFICO 1 - FABRICAÇÃO DE AUTOVEÍCULOS NO BRASIL - 1957/2010



FONTE: ANFAVEA

NOTA: Elaboração do IPARDES.

Fonte: Disponível em: <http://www.ipardes.pr.gov.br/biblioteca/docs/bol_33_5b.pdf> Acesso em 10 abr. 2016

ANEXO D

Produção da indústria automobilística no Brasil 1957/1961 (até junho)

| Veículos | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 (até junho) | Total |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|------------------|----------------|
| Caminhões pesados | 3.372 | 4.447 | 3.344 | 4.181 | 1.811 | 17.155 |
| Caminhões médios e ônibus | 15.475 | 26.479 | 36.312 | 37.518 | 12.653 | 128.437 |
| Caminhões leves | 1.008 | 4.682 | 7.908 | 9.931 | 5.585 | 29.114 |
| Jipes | 9.201 | 14.322 | 18.178 | 19.516 | 8.925 | 70.230 |
| Utilitários | 1.554 | 9.010 | 18.500 | 24.091 | 15.502 | 68.657 |
| Automóveis | 0 | 2.189 | 12.001 | 37.943 | 27.726 | 79.759 |
| Total | 30.700 | 61.129 | 96.243 | 133.078 | 72.202 | 393.352 |

Fonte: Secretaria Executiva do GEIA

Citado por Latini (2007)



**NOVO ASTRO
NA CENA**

O Aero Willys

O AUTOMÓVEL QUE TODO O MUNDO APLAUDE

Agora V.S. pode guiar o automóvel que tem encantado o mundo automobilista com sua beleza extraordinária e rendimento sem igual. É o *Aero-Willys* . . . Desenhado sôbre princípios comprovados da aeronáutica, de construção à maneira dos aviões de passageiros a que elimina o peso desnecessário, poupa o combustível e resulta em maior fortitude e segurança. O *Aero-Willys* tem mais potência dado o tamanho do seu motor do que qualquer outro automóvel Americano de dimensões correntes; funciona com suavidade e silêncio increíveis, e proporciona um kilometragem quasi fantástico no consumo de gasolina.

RWB 04/2002

WILLYS-OVERLAND EXPORT CORPORATION, Toledo 1, Ohio E. U. A.

Fonte: Revista Seleções da Readers Digest, Março de 1952

Fonte: Disponível em: < <http://ruralwillys.tripod.com/propagandarural/aerowillys52.jpg>> Acesso em: 23 abr. 2016

- o tão esperado

DKW



agora nos REVENDEDORES VEMAG em todo o país.

| DADOS TÉCNICOS | |
|---|---|
| Motor | DKW, de 2 tempos |
| Potência | 38 HP (40 HP SAE) |
| Número de cilindros | 3, em linha, sem válvulas |
| Cilindrada | 900 cm ³ |
| Câmbio | 4 velocidades, marcha-a-ré, 2. ^a , 3. ^a e 4. ^a sincronizadas |
| Tração | Nas rodas dianteiras |
| Carroceria | Integramente de aço |
| Chassis | De perfil fechado |
| Direção | Com cremalheira |
| Freios | Hidráulicos, nas 4 rodas Mecânica, de mão |
| Capacidade do radiador | 8 litros |
| Capacidade do tanque de combustível | 42 litros |
| Consumo de combustível em condições normais | 8 litros/100 km |

- V., que até ontem só pôde vê-lo... HOJE pode adquiri-lo!

Perfeito nos mínimos detalhes, o DKW brasileiro foi construído dentro das exigências de nossas condições geofísicas. É um automóvel ideal para as ruas e estradas do Brasil.

CONSULTE logo o Revendedor Vemag mais próximo!




VEMAG S. A. - Veículos e Máquinas Agrícolas

Fonte: < <https://4.bp.blogspot.com/-nMmjPkCHG-E/VB17Ei94AqI/AAAAAAAAABFY/D-07BIf3smA/s1600/anuncio56.jpg> > Disponível em: 23 abr. 2016

ANEXO G – Propaganda do Fusca



Volkswagen do Brasil S. A. São Bernardo do Campo — SP

Par ou ímpar?

Não podemos negar que o Volkswagen é causa de disputas (amigáveis) entre marido e mulher. Os dois querem ficar com ele. (Bem, os dois precisam dele.) O Volkswagen é um carro feminino? Alguém, apressadamente, poderia responder "Não, absolutamente!" Então perguntáramos: Por que as mulheres gostam tanto dele? É simples: Fácil de dirigir. Fácil de estacionar. Obediente. Não dá problemas. Elas se apaixonam imediatamente por ele. Tem o câmbio mais suave e eficiente que existe.

As marchas entram sem nenhuma dificuldade. (Todas as marchas são sincronizadas. Não é preciso parar o carro para engatar a 1!) O Volkswagen arranca rápida e suavemente. (Afogamentos de trânsito raras vezes acontecem por causa do VW.) Outro motivo de segurança é o motor refrigerado a ar. Parar na rua por causa de um radiador fazendo fumaça, jamais. (O Volkswagen não tem radiador.) E o ar não ferve. Para estacionar é muito fácil, nas menores vagas. O Volkswagen é prático e útil, mais do que qual-

quer outro. Fazer compras, levar a criançada para a escola... Por falar nisso, é bom lembrar que para abrir atrás, só as janelas. V. sabe como as crianças adoram brincar com as travas de segurança das portas de trás. Com o Volkswagen é um sossêgo. E depois, é um carro tão simpático! (Ele consegue cativar a gente para sempre.) Par ou ímpar?

VW VOLKSWAGEN
o bom senso em automóvel

Fonte:

<http://3.bp.blogspot.com/-loTE_VNcgLE/Uz2w2CXMXpI/AAAAAAAAAf-Q/Dy6DNym1iRo/s1600/propaganda+do+fusca+volkswagen.jpg> Acesso em: 23 abr. 2016

ANEXO H – Propaganda DKW-VEMAG



Belcar 1001 **CONFÔRTO QUE REALÇA A ELEGÂNCIA**

Confôrto e elegância que se revelam em cada detalhe. Confôrto que se distingue até pelas novas portas: tôdas as quatro se abrem no sentido de sua maior comodidade, suavemente, com maçanetas modernas (acionadas por botão de pressão) e dobradiças embutidas. Elegância que se define pelas novas côres, valorizando as linhas inconfundíveis do DKW-VEMAG. Novas côres que estão também no macio estofamento bicolor, com nôvo desenho e costurado eletrônico. O painel, agora estofado na parte superior, elimina os inconvenientes reflexos de luz no vidro do pára-brisa. Ninguém viaja amontoados: os assentos, para 6 passageiros, são amplos. Ninguém viaja encolhido: há espaço de sobra para as pernas, sem o incômodo túnel do eixo cardan. Ninguém viaja abafado: a ventilação é perfeita. É mais gostoso viajar num BELCAR 1001 (até para as malas).

Ele encurta o tempo de viagem. Quanto à parte mecânica... bem, o BELCAR 1001 tem a perfeição DKW-VEMAG. Experimente-o no seu Revendedor Vemag. Veja o que é um carro de classe, de personalidade. BELCAR 1001 lhe dá mais do que transporte. Constitui uma credencial de bom gôsto.

DKW-VEMAG
BRASIL

A QUALIDADE JUSTIFICA A FAMA

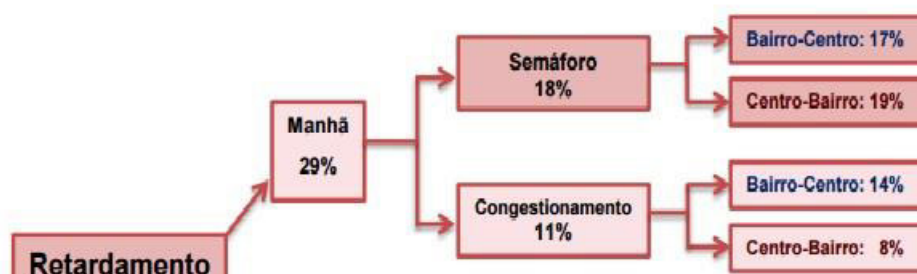
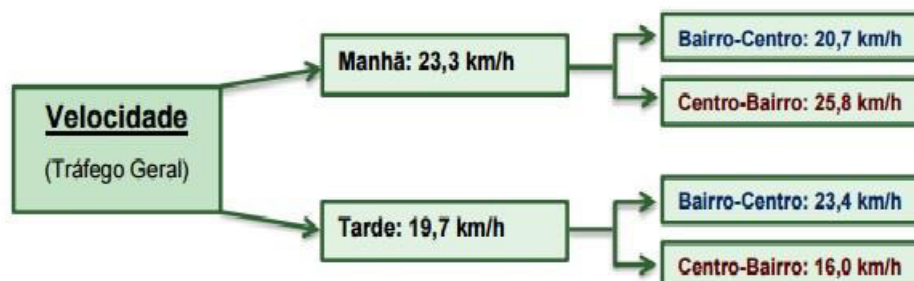
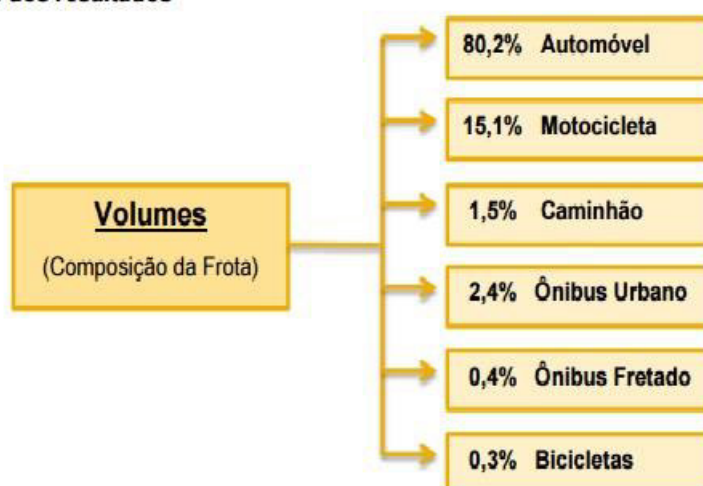
Fonte: < <http://flaviogomes.grandepremio.uol.com.br/wp-content/uploads/2012/10/dekabrancaprop.jpg>>
Disponível em: 23 abr. 2016

ANEXO I

Mobilidade no Sistema Viário Principal - MSVP - 2014



4.1. Síntese dos resultados



Fonte: < <http://www.cetsp.com.br/media/409155/msvp-2014-volume-e-velocidade.pdf>.> Acesso em: 22 abr. 2016

ANEXO J

**Evolução do crédito livre direcionado por pessoa física e jurídica no Brasil
(dez./2002-dez./2010)**

(Em % do PIB)

| | Recursos livres | | | Recursos direcionados | | | Total | | Crédito total |
|-----------|-----------------|-------------------|-------|-----------------------|-------------------|-------|-----------------|-------------------|---------------|
| | Pessoas físicas | Pessoas jurídicas | Total | Pessoas físicas | Pessoas jurídicas | Total | Pessoas físicas | Pessoas jurídicas | |
| Dez./2002 | 6,12 | 10,13 | 16,25 | 3,21 | 6,55 | 9,76 | 9,33 | 16,68 | 26,01 |
| Dez./2003 | 5,94 | 9,10 | 15,04 | 3,43 | 6,14 | 9,57 | 9,37 | 15,24 | 24,60 |
| Dez./2004 | 7,14 | 9,24 | 16,37 | 3,37 | 5,94 | 9,31 | 10,51 | 15,18 | 25,69 |
| Dez./2005 | 8,88 | 9,92 | 18,80 | 3,41 | 6,06 | 9,47 | 12,29 | 15,98 | 28,27 |
| Dez./2006 | 10,04 | 10,99 | 21,03 | 3,75 | 6,14 | 9,89 | 13,79 | 17,12 | 30,92 |
| Dez./2007 | 11,93 | 12,90 | 24,83 | 4,05 | 6,29 | 10,34 | 15,98 | 19,18 | 35,17 |
| Dez./2008 | 13,00 | 15,73 | 28,73 | 4,55 | 7,19 | 11,74 | 17,56 | 22,92 | 40,48 |
| Dez./2009 | 14,50 | 14,96 | 29,47 | 5,13 | 9,07 | 14,19 | 19,63 | 24,03 | 43,66 |
| Dez./2010 | 14,85 | 14,75 | 29,60 | 5,79 | 9,86 | 15,64 | 20,64 | 24,61 | 45,25 |

Fonte: BCB.

Fonte: <<http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3537/1/td2022.pdf>> Acesso em: 11 abr. 2016

ANEXO L – A embalagem da discórdia



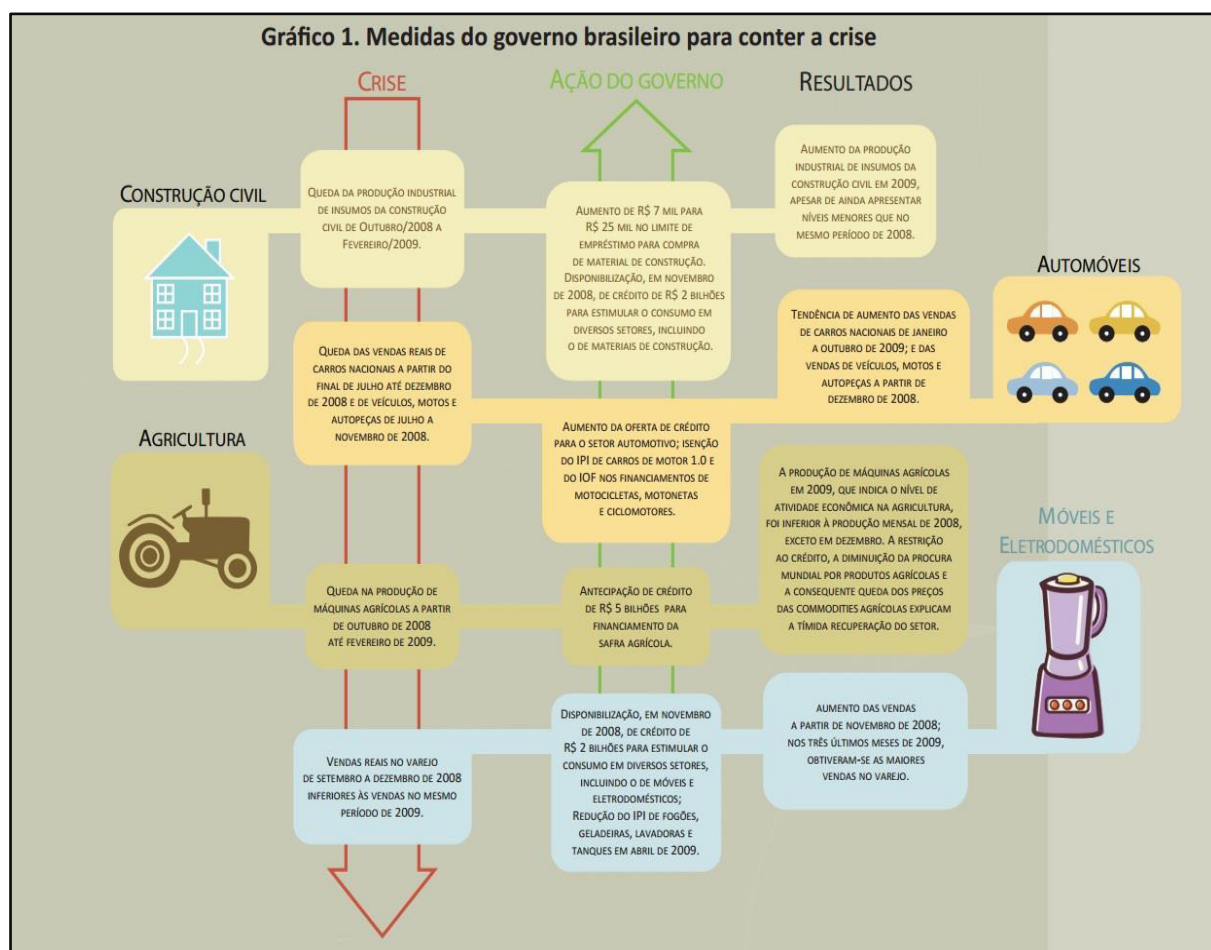
Fonte: Disponível em: <https://www.buzzfeed.com/clarissapassos/a-polemica-da-mexerica?utm_term=.yf0p8QWrk#.rukroK5XZ> Acesso em: 22 abr. 2016

ANEXO M

| SHOPPING CENTERS NO BRASIL 2015 | | | | | | |
|---------------------------------|-----------------|---------------------|--------|---------------------------------------|-----------|--|
| ANO | Nº DE SHOPPINGS | ABL (MILHÕES DE M2) | LOJAS | FATURAMENTO (EM BILHÕES DE REAIS/ANO) | EMPREGOS | TRÁFEGO DE PESSOAS (MILHÕES VISITAS / MÊS) |
| 2006 | 351 | 7,492 | 56.487 | 50 | 524.090 | 203 |
| 2007 | 363 | 8,253 | 62.086 | 58 | 629.700 | 305 |
| 2008 | 376 | 8,645 | 65.500 | 64,6 | 700.650 | 325 |
| 2009 | 392 | 9,081 | 70.500 | 74 | 707.166 | 328 |
| 2010 | 408 | 9,512 | 73.775 | 91 | 720.641 | 329 |
| 2011 | 430 | 10,344 | 80.192 | 108,2 | 775.383 | 376 |
| 2012 | 457 | 11,403 | 83.631 | 119,4 | 804.683 | 398 |
| 2013 | 495 | 12,940 | 86.271 | 129,2 | 843.254 | 415 |
| 2014 | 520 | 13,846 | 95,242 | 142,3 | 978.963 | 431 |
| 2015 | 538 | 14,68 | 98,201 | 151,5 | 1.032.776 | 444 |

Fonte: Disponível em: <<http://www.portaldoshopping.com.br/monitoramento/evolucao-do-setor.>> Acesso em: 28 abr. 2016

ANEXO N



Fonte:

Disponível

em:

<

http://portal3.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/contas/contas_governo/contas_09/Textos/Ficha%201%20-%20Analise%20da%20Crise.pdf.> Acesso em: 24 mai. 2014