

O CARÁTER DESTRUTIVO DO CAPITALISMO AUTOMOBILÍSTICO

META

Abordar a nova essência do capitalismo de nossos dias a partir da sua principal variável econômica: o automóvel; e seus desdobramentos que vai mais além do que ser a principal mercadoria produzida sob o domínio do sistema do capital; analisar os processos contraditórios gerados pelo automóvel, aqui denominado de “capitalismo automobilístico” como a principal ferramenta de destruição da natureza e da própria sociedade.

OBJETIVOS

Ao final desta aula, o aluno deverá:

entender os diversos processos contraditórios que atualmente o capitalismo se sustenta e que vai além do que o mero domínio do capital financeiro. Em termos produtivos, o capitalismo tem na produção do automóvel sua maior referência e também da inovação tecnológica de ponta, além dos valores culturais e sociais produzidos em torno da principal mercadoria vendida em todos os cantos do mundo; centralizando a abordagem como ferramenta da destruição da natureza e da própria sociedade.

PRÉ-REQUISITOS

Os conteúdos apresentados nas aulas 02 e 09 deste curso, poderá contribuir para entender esse novo processo de reprodução do capitalismo contemporâneo.



Mercedes Benz AMG apresentada no Salão do Automóvel 2008.
(Fonte: <http://www.flickr.com>)

INTRODUÇÃO

Mais uma vez apresentamos importante conteúdo dentro do marco da Geografia Econômica. Trata-se daquilo que estamos denominando de capitalismo automobilístico e nele da excelente possibilidade de uso da abordagem crítica, da qual procurará desvendar os elementos contraditórios que estão articulados com a maior das mercadorias do sistema do capital atual, e com maior relevo, dos desdobramentos criados e vinculados com essa produção que se espalha como o maior objeto de desejo de qualquer ser humano atualmente vivo na superfície terrestre.

Desse modo, a presente aula é uma singela contribuição de referência para abordar o automóvel não apenas como mercadoria valorada dentro do espectro da economia, mas também como valor social vinculado a outros aspectos, que “transcendem” a mera atividade econômica. Agrega-se também dos elementos culturais atualmente envolvidos em torno do automóvel, e queira ou não, o aluno perceberá como a simples análise do automóvel gera tanta contradição em si mesmo.

Finalmente é pertinente também conferir que o capitalismo automobilístico se sustenta sob um lastro destrutivo, que navega desde a destruição da organização da sociedade propriamente dita, como o fortalecimento do individualismo, o consumismo sem freios, o stress no engarrafamento total, a violência nas estradas que mata milhares de vidas todos os anos; e o mais importante: a destruição da natureza através da poluição provocada pelo automóvel. E aí uma pergunta: se é impossível viver

sem o automóvel, então temos que destruir primeiro a natureza para depois conscientizarmos da necessidade de substituir a maior das mercadorias do sistema do capital? Essa é a mensagem da aula, para que o aluno analise que estamos vivenciando um importante momento da história do capitalismo, senão da humanidade, onde os recursos naturais estão sendo esgotados em detrimento de outros valores, além da mudança de padrões culturais e sociais destrutivos.



Engarrafamento no bairro da Liberdade – SP. Uma cena cada vez mais comum.

(Fonte: <http://www.flickr.com>)

O AUTOMÓVEL

A metodologia da aula é analisar o automóvel dentro daquilo que estamos chamando de capitalismo automobilístico, tudo dentro de uma perspectiva crítica; indo além do mundo da aparência, focando na essência da mais importante mercadoria desejada por todos e de seus desdobramentos sociais e culturais. Denominamos capitalismo automobilístico em função justamente de ser a principal entre às milhares de mercadorias existentes em suas diversas espécies.

O aluno não poderá perder, como colocamos na aula anterior, a capacidade da crítica para a realidade dos nossos dias, tendo o automóvel como seu maior símbolo.

Para a nossa aula, escolhemos um importante texto do sociólogo crítico alemão Robert Kurz, em seu ensaio “Sinal Verde para o Caos da Crise”, em seu livro traduzido para o português “Os Últimos Combates”, da Editora Zero à Esquerda, de São Paulo. A partir desse texto é que desenvolvemos criticamente o tema da aula. Os interessantes sub-temas propostos por esse autor nos deu condições de detalharmos mais criticamente.

COM O NASCIMENTO INDUSTRIAL DO AUTOMÓVEL, NASCERIA A POSSIBILIDADE DA DESTRUÇÃO EM LARGA ESCALA

Primeiramente é saber o que significa automóvel. O que é o automóvel? Ao pé da letra “auto” é sozinho, e “móvel”, o que estar em movimento. Em síntese é um objeto solitário que anda sozinho. E onde surgiu? É claro que temos que colocar no quadro da história do capitalismo. E o automóvel é uma mercadoria bem recente. Tem pouco mais de cem anos de existência.

Antes essa mercadoria era um objeto de brinquedo das elites urbanas americanas e européias que exibiam o produto para ostentação e lazer, até porque era uma mercadoria cara e poucos tinham acesso ao produto. A coisa muda quando um cidadão industrial americano introduz em sua fábrica um modelo de produção revolucionário e que mudaria o padrão industrial, levando seu próprio nome: o *fordismo*. Esse fato ocorreria a precisamente um século atrás.

O empresário Henry Ford, um dos pioneiros da indústria automobilística americana, e que ainda empresta seu nome a uma das mais importantes empresas automobilísticas do planeta, lançaria um processo de produção de automóveis, utilizando a esteira industrial, onde cada operário exerceria uma atividade especializada na montagem do automóvel, ganhando tempo e principalmente custos, e como resultado aumentando os níveis de produtividade.

Só para ter uma idéia da engenhosidade do processo, a redução dos custos de produção chegaria a mais de 60%, aumentando o volume na produção de automóveis e barateando seus preços para os compradores. O modelo símbolo da Ford, o Modelo T, viu seu preço cair de U\$ 1,000 (escreve assim! mil dólares), para aproximadamente U\$ 400. Esse carro foi construído entre 1910 e 1927 e foram vendidos mais de 15 milhões de unidades! Até hoje nenhum modelo foi tão vendido como este, mesmo sabendo que o modelo “Opala” (da OPEL, que na verdade é a GM europeia) foi o que passou mais tempo no mercado: 24 anos (1968-1992).

Com isso estavam fundadas às condições do desenvolvimento do capitalismo automobilístico em escala mundial. Outras “montadoras” foram criadas e mais interessante, sob as sombras de movimentos políticos radicais de direita, a exemplo do nazismo e do fascismo.

Um exemplo foi à popularização do Fusca, tão conhecido entre nós. Esse modelo que durante muito tempo foi o automóvel mais barato do Brasil, foi incentivado por Hitler, o que lhe deu mais popularidade, onde cada família alemã poderia comprar o automóvel e a “preços populares”. Ou seja, enquanto os alemães mais pobres curtiam seus fuscas nas modernas “autobahns” (auto-estradas) alemães, a indústria automobilística abriria também seu braço industrial militar, dando condições para a eclosão da Segunda Guerra Mundial, a mais sangrenta de todas as guerras, onde seu maior símbolo era o equipamento mecânico aplicado, indo desde os tão conhecidos e saudosos “jeeps” para transporte de oficiais, até os destrutivos aviões de combate produzidos aos milhares pela moderna máquina de guerra ou ainda dos temíveis tanques, onde os alemães eram insuperáveis. O capitalismo automobilístico estaria presente em todo esse período no desenvolvimento da mercadoria voltada para o consumo e também para a destruição total. Na Segunda Guerra morreram 50 milhões de pessoas! O modelo industrial fordista contribuiu muito para chegar a essa cifra tenebrosa!

COM O AUTOMÓVEL A VELOCIDADE DO TEMPO AUMENTA, MAS TEM SEU PREÇO: A TERCEIRA GUERRA MUNDIAL NAS ESTRADAS

Como dissemos no início dessa aula, o progresso tecnológico teve na indústria automobilística sua maior aplicação. Ou seja, qualquer mudança nos padrões tecnológicos, esse segmento industrial captaria com maior facilidade, dando condições para que carros cada vez mais modernos fossem construídos com maior conforto e “segurança”.

Entretanto o item mais importante teria que ser trabalhado com maior eficiência: o aperfeiçoamento do motor e no aumento da capacidade mecânica transmitida em “cavalos”. O motor ainda é o coração do carro.

Ele mede o que qualquer consumidor apaixonado deseja em seu automóvel: a velocidade. Quanto mais cavalos, melhor. Imagine, se o Modelo T da Ford construído em 1910 tinha 12 cavalos, o que encontramos hoje? Carros ultramodernos rodando pelas estradas em velocidades da luz, com mais 500 cavalos! É um salto gigantesco em apenas 100 anos.

Lembrar ao aluno que o automóvel trouxe a velocidade como valor social e para exibir essa velocidade nada melhor do que as corridas de Fórmula 1. Essas corridas são simbolizadas pela “vitória” do automóvel em relação aos demais meios de locomoção.

O capitalismo não permite perda de tempo. *Não dar mais para andar na velocidade dos cavalos vivos, mas nos cavalos mecânicos.* Vive-se o tempo da velocidade e que tudo tem que se decidir logo e sob o domínio do capital uma frase tão conhecida entre nós é valorada: “tempo é dinheiro”. Com isso, o automóvel facilita em não perder tempo criando possibilidades de encurtar distâncias em menor tempo possível. O tempo acelerado permite vantagens de ganhar mais dinheiro em “menor tempo”.

Porém, uma questão é fundamental para a nossa análise: o domínio do tempo da velocidade, sem dúvida nenhuma, tem seu preço. E o preço é alto. Se por um lado temos carros cada vez mais velozes e potentes, por outro, temos os riscos de acidentes, atropelamentos, mutilações e mortes; das quais aumentam “violentamente”. *O automóvel se transformou em nossa tão decantada vida moderna uma verdadeira máquina de matar e triturar pessoas. Ele mata mais gente do que as guerras declaradas.*

Basta um fato que o aluno certamente concordará: os famigerados indicadores de “acidentes de trânsito” que acontecem em feriados ou em finais de semana. É um verdadeiro festival de matança, que sempre vêm classificados com seus números de “mortos” e “feridos”, dados que revelam a carnificina nas estradas e que já “naturalizamos” no cotidiano. Basta acompanhar a imprensa no início da semana e quando mostram os “corpos que deram entrada no IML”, parte significativa são vítimas de acidentes de trânsito.

Respeitando as devidas proporções, o que presenciamos é uma terceira guerra mundial nas estradas, ocasionada pelo excesso de velocidade e é claro pelo crescente volume de veículos. Como todos querem ter seu automóvel, o resultado é a matança geral. E veja que somos tão hipócritas que sempre achamos que os acidentes só ocorrem com os “outros”. Daí a nossa indiferença em relação ao fato.

Para piorar o quadro, se agregarmos o número de vítimas vivas e imprestáveis para a vida produtiva, o dado é assustador. Existe hoje no Brasil um exército de paraplégico, tetraplégico, coxos, cegos, amputados dos membros; uma multidão de mutilados que geram milhões de reais de prejuízos aos cofres públicos (com aposentadorias precoces, gastos de tratamento, medicações caríssimas, etc.), tudo em função do automóvel,

sendo esta a principal arma de matar. Ainda assim temos do outro lado uma multidão de apaixonados por carros, que “exigem” cada vez mais sofisticação e maior potência nos motores.

A matança é ignorada por esses apaixonados. E por que é ignorada? Simples responder. O carro é a maior fantasia do homem moderno (homem no sentido masculino mesmo!). Ter um veículo do ano é sinônimo de *status social*, marcando a diferença em relação aos demais mortais, lhe dando poder. Poder sobre os demais, inclusive poder sexual. Para muitos desses apaixonados, o carro é um objeto sexual completo. Basta observar determinados homens quando estão lavando seus carros. Parecem que estão fazendo amor com outra pessoa! Esse é o verdadeiro sentido do automóvel para esses sonhadores. Se alguém morre de acidente de veículo, essa questão é mínima, afinal, “a vida é assim mesmo”. E tome velocidade!

COMO TODO MUNDO TEM CARRO, A CONSEQÜÊNCIA É O ENGARRAFAMENTO TOTAL!

A redução em 2008 da alíquota de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sob a produção de automóveis, por decisão do Governo Federal, trouxe mudanças significativas no volume de vendas de veículos. Antes as vendas estavam desabando. Com a redução do IPI, aliado ao aumento do mercado de crédito (ou seja, dos financiamentos), o resultado foi à explosão das vendas. Com financiamentos de 60 ou até 80 meses para a compra do carro, a classe média foi às compras, ou seja, todos foram às concessionárias. Isso apenas é um dado.

É claro que o resultado seria aumentar ainda mais o número de carros nas ruas. Elas estão entupidas. Como ruas e avenidas não aumentaram em número e tamanho, elas são as mesmas há muitos anos, o engarrafamento é seu maior resultado. E ao que tudo indica em um futuro bem próximo, chegaremos ao *engarrafamento total!* Na cidade de São Paulo, o número de quilômetros de engarrafamento é cada vez maior. Os recordes são batidos de um ano para outro. Em 2009, apenas como exemplo, o trânsito em São Paulo chegou a produzir astronômicos 380 km de engarrafamento. Imagine em 2020, chegaremos facilmente a 2.000 quilômetros de engarrafamento. É como estivéssemos em um engarrafamento, em uma só fila, de Aracaju até a cidade do Rio de Janeiro! Tenha santa paciência, e esta fundamentalmente precisaremos!

Com o engarrafamento, o trânsito estará parado, milhares de pessoas dentro de suas caixas de lata, perdendo tempo, paciência e principalmente queimando milhões de litros de combustível fóssil *sem andar*. Sem contar das conseqüências psíquicas geradas em função de estarem perdendo horas e dias por ano dentro do carro. Será uma mina de dinheiro para psicólogos e psiquiatras.

Dizem até que o engarrafamento já está gerando impotência sexual temporária em função do stress. O que torna contraditório. Agora temos um homem montado em uma máquina com alta potência mecânica e ao mesmo tempo sexualmente impotente! Essa é a tal modernidade de nossos dias.

Mais uma vez batemos na mesma tecla. Todos esses problemas são ignorados pelos apaixonados do automóvel. Até porque o carro é o símbolo maior do individualismo e do egoísmo contemporâneo e para estes cidadãos o automóvel seria uma mera extensão de suas residências. Basta observar o *pavio curto* de muitos motoristas quando batem *sua amante* móvel, se transformam em bárbaros urbanos e são capazes de matar por amor ao automóvel. Um exemplo da impaciência é a guerra realizada nos estacionamentos dos shoppings, onde, para conseguirem uma vaga, pode haver até mesmo troca de tiros.

Vamos continuar em nossa leitura sobre a civilização do automóvel.

QUEM É O POLUIDOR NÚMERO UM DO PLANETA? A EMINENTE CRISE DO PETRÓLEO É UMA QUESTÃO JÁ PARA ALGUNS ANOS

Para completar nossa aula sobre o que chamamos de capitalismo automobilístico, adicionamos talvez a grande questão e que, de certa forma afeta a vida no planeta, ao lado também do esgotamento do principal recurso energético que há pouco mais de cem anos começou a ser explorado: o petróleo.

Sem dúvida nenhuma, o carro é o poluidor numero um do planeta. Por incrível que pareça, bate agora em volume para os segmentos industriais até então os maiores vilões da poluição do ar. Com uma frota planetária de quase 800.000.000 (isso mesmo, oitocentos milhões de automóveis! somando todos os tipos de veículos que conhecemos) rodando no mundo inteiro, jamais poderemos pensar que o ar estará algum dia limpo. São bilhões de toneladas de monóxido de carbono emitidos anualmente pelos automóveis, emporcalhando o ar, criando conseqüências que já estamos sentindo no dia a dia.

Não estamos falando do efeito estufa ou do alarme do aquecimento global, sabemos que isso é uma realidade, mas também dos efeitos sobre os seres humanos. Alguns estudos já comprovam que as crianças nascidas em cidades altamente poluídas sofrem constantemente de problemas respiratórios, como se fossem problemas genéticos. Porém o grande problema terá um efeito devastador, principalmente para a população masculina. Os machões podem ir se preparando, estudos e pesquisas em ambientes urbanos fortemente afetados por agentes poluidores, já provam a diminuição no volume de espermatozoides, o que poderá afetar a capacidade da reprodução desses seres que rotulam como sexo forte.

Ou seja, o futuro do sexo masculino na era do capitalismo automobilístico não é nada bom. Além do engarrafamento total provocar a impotência sexual, a poluição do ar poderá dar o tiro de misericórdia, agora também esses pobres seres humanos estarão fracos para fecundar ou até mesmo estéreis. É o fim do homem macho!

Como a frota mundial de automóveis não pára de crescer e agora a China foi agregada a esse moinho satânico dominado pelo capital e todo chinês agora quer carro, esquecendo de vez de utilizar o transporte ecológico da bicicleta; a tendência é confirmar em poucos anos tudo aquilo que colocamos acima: poluição total, ar emporcalhado, seres humanos deformados na mente e no corpo. Tudo isso, simplesmente, porque não podemos viver sem o “cão policial lustroso”: o automóvel.

Finalmente oferecemos o apocalipse da sociedade movida pelo automóvel: o esgotamento dos recursos fósseis e com ele a constituição de uma crise petrolífera permanente.

E não venham com esse papo que a “ciência e tecnologia” já estão pesquisando visando substituir o petróleo. Isso é conversa para boi dormir. Essa história repete como ladainha há décadas e até agora não vimos, concretamente, nenhum resultado em escala econômica. Pelo contrário, essas “fontes alternativas” são caras demais ou fracas em termos de fornecimento de energia potencial aos motores vorazes por velocidade.

Aplicar energia nuclear nos automóveis? Não dar nem para pensar colocar um reator nuclear debaixo do capô do carro? É suicídio. Ou ainda: a energia solar poderá mover esses carros? Ridículo demais, além de ser caro, sinceramente, os carros movidos a energia solar que conhecemos são feios demais e fracos em potência de motor! Será que o nosso amante do automóvel vai deixar de dirigir um carro com *design* ultramoderno, tipo Fusion, Megane ou os lustrosos carros japoneses, para utilizar um carro pequeno, cheio de espelhos para captar energia solar, horríveis, simplesmente por que são *ecologicamente* corretos? Duvidamos que exista mudança.

É diante desse quadro da tese do capitalismo automobilístico que finalizamos nossa aula, bem como o curso de Geografia Econômica.

CONCLUSÃO

A destruição da sociedade se daria pela seqüência dos temas que apresentamos acima. Porém advertimos que os temas apresentados não esgotam o debate dos desdobramentos que o automóvel provoca em nossas vidas. Um tema interessante e ainda não abordado em pesquisas empíricas é o poder cada vez maior dos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detran). Como a tendência é aumentar o número de automóveis nas ruas e estradas, essas “autarquias estaduais” estão se transfor-

mando não apenas em uma máquina de arrecadar dinheiro, como também do aumento de poder sobre as pessoas. O Detran se transformou no maior exemplo da tecnoburocracia estatal, dividida em uma infinidade de setores “operacionais”, onde o cidadão é número, totalmente perdido em uma máquina poderosa que larga seus tentáculos em várias frentes.

Esquecendo esse “Big Brother” da modernidade, vamos fechar nossa aula, advertindo-se da importância do tema da aula, quando a vida atual tem no automóvel seu principal símbolo de consumo que representa uma das mais poderosas indústrias do mundo. Os temas apresentados foram colocados dentro de uma perspectiva para que o aluno reflita e aprofunde esse apaixonante tema infelizmente esquecido dentro da Geografia, pois teremos no futuro problemas maiores com essa caixa de lata onde todos se apaixonam com facilidade.

RESUMO

Estudar a cultura do automóvel é focar uma abordagem consolidada e que as ciências sociais como todo ainda não tiveram maior debate em nível teórico e empírico. E o nascimento do automóvel é de data recente, tem quase cem anos de existência, mas depois de sua produção em escala *fordista*, a possibilidade de destruição aumentou, na medida em que a ascensão civil do automóvel foi precedida também pela “mobilização total” com o crescimento da indústria bélica, sendo a Segunda Guerra Mundial o palco da maior aplicação do maquinário movido a diesel, protagonizando verdadeiras “tempestades de aço”. A indústria automobilística veio para dar conforto e comodidade para todos (quem pode pagar), mas também destruição total. E a marca maior dessa criação capitalista foi o endeusamento a velocidade. A potência mecânica dos automóveis se tornou cada vez maior, agora definido por centenas de cavalos. Como na era da velocidade tempo é dinheiro, o automóvel aniquila o tempo e dar sentido para que o tempo disponível esteja voltado apenas para um fim: ganhar dinheiro. Ele encurta distâncias e a perda de tempo do deslocamento. Só que tem um preço: a velocidade mata gente. E não mata pouco não. Em finais de semana e feriados é um verdadeiro festival de matança. O automóvel mata mais gente do que as guerras declaradas. Ainda assim poucos ligam para isso, cada um fica na sua curtindo seu cão policial lustroso, afinal quem morre são os “outros”. Por outro lado existe uma forte e contínua tendência de crescimento da frota de veículos nas ruas e estradas e com um volume cada vez maior, o resultado será o engarrafamento total, onde milhares de pessoas estarão paradas no trânsito por horas, dias por ano, perdendo paciência, tempo e energia, inclusive criando problemas psíquicos, ou seja, o automóvel além de contribuir na matança generalizada, levar milhares de pessoas ao manicômio judici-



ário, além da impotência sexual. Finalmente o tiro de misericórdia do automóvel: o fim dos recursos fósseis. O consumo em franco crescimento e agregando a China como maior consumidora de petróleo do planeta, a expectativa é de uma crise petrolífera sem precedentes na história. E mais grave é que, a curto e médio prazo não temos saída para substituir o petróleo. É preocupante.



ATIVIDADES

Com o eminente esgotamento das reservas mundiais de petróleo, ao que tudo indica se dará em poucas décadas, é possível substituir essa importante fonte energética em sua totalidade?

COMENTÁRIO SOBRE AS ATIVIDADES

Sabemos que o petróleo tem uma infinidade de usos industriais que não seria apenas no uso como combustível, será que teremos fontes substituidoras?



PRÓXIMA AULA

Com essa aula, terminamos o nosso curso de Geografia Econômica. Espero que tenham gostado e apenas um recado: a Geografia Econômica é dinâmica e dos conteúdos devem ser trabalhados acompanhando as mudanças em função da ordem econômica dominante e naturalmente que tragam rebatimento na organização do espaço.

REFERÊNCIAS

KURZ, Robert. **Os últimos combates**. São Paulo: Editora Zero à Esquerda, 2000.