UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE RONDONÓPOLIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO E TECNOLOGIA AMBIENTAL

GESTÃO AMBIENTAL NO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE MATO GROSSO: ENTRE A PRÁTICA E A LEGISLAÇÃO

Mirelly Xavier Rodrigues da Costa

Dissertação de Mestrado

Rondonópolis-MT: Setembro/2019

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE RONDONÓPOLIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO E TECNOLOGIA AMBIENTAL

GESTÃO AMBIENTAL NO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE MATO GROSSO: ENTRE A LEGISLAÇÃO E A PRÁTICA

Mirelly Xavier Rodrigues da Costa

Orientador: André Luís Janzkovski Cardoso

Dissertação de Mestrado

Rondonópolis-MT: Setembro/2019

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO
PRÓ-REITORIA DE ENSINO DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO E TECNOLOGIA AMBIENTAL
Rodovia Rondonópolis-Guiratinga, km 6 (MT-270) - - Cep: 78735910 -Rondonópolis/MT
Tel : 66 3410 4131 - Email : domingosbar@gmail.com

FOLHA DE APROVAÇÃO

TÍTULO : "Gestão ambiental no Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso: entre a prática e a legislação"

AUTOR : Mestranda Mirelly Xavier Rodrigues da Costa

Dissertação defendida e aprovada em 30/09/2019.

Composição da Banca Examinadora:

Presidente Banca / Orientador Doutor André Luís Janzkovski Cardoso
Instituição : UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO

Examinador Interno Doutor José Adolfo Iriam Sturza
Instituição : UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO

Examinador Externo Doutora Ivanete Rodrigues dos Santos
Instituição : UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO

Examinador Suplente Doutor Luís Otávio Bau Macedo
Instituição : UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO

RONDONÓPOLIS, 30/09/2019.

Dados Internacionais de Catalogação na Fonte.

X3g Xavier Rodrigues da Costa, Mirelly.
Gestão ambiental no Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso: entre a prática e a legislação / Mirelly Xavier Rodrigues da Costa. -- 2019
xii, 121 f. : il. color. ; 30 cm.

Orientador: André Luís Janzkovski Cardoso.
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Mato Grosso, Instituto de Ciências Agrárias e Tecnológicas, Programa de Pós-Graduação em Gestão e Tecnologia Ambiental, Rondonópolis, 2019.
Inclui bibliografia.

1. Teoria Institucional. 2. Teoria da Estruturação. 3. Sustentabilidade Ambiental. 4. Administração Pública. 5. Trânsito.

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Permitida a reprodução parcial ou total, desde que citada a fonte.

À minha doce filha Valentina, por encher minha vida de alegria.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador Profº Dr. André Luís Janzkovski Cardoso, por sua disponibilidade e dedicação. Pelos inúmeros aprendizados no percurso desta pesquisa. Pela seriedade, profissionalismo e sensibilidade com que conduziu este trabalho. Obrigada por poder contar com sua compreensão e incentivo, certamente eles me ajudaram a concluir esta dissertação.

Ao meu esposo Messias por estar comigo em todos os momentos, nas tristezas e nas alegrias. Pelo amor expresso na forma de cuidado, entrega e companheirismo. Obrigada por me acalmar nos momentos de desespero.

À minha mãe e meu padrasto Mike, pelo suporte que vocês me deram. Vocês doaram seu tempo, forças e recursos para que eu pudesse estudar, de uma forma como poucas pessoas fariam. Mãe, obrigada por seu amor incondicional.

À minha sogra Cleuza e ao meu sogro Antônio pelo cuidado e apoio nesse período de tão agitado.

Ao meu pai e minha madrasta Sueli, meus irmãos Lucas e Caroline, meus avós, tios, tias e primos, pois sei que vocês torceram por mim.

À Graziely e a Roberta pela amizade e carinho dispendidos a mim e a minha família.

Aos professores Programa de Pós-graduação em Gestão Tecnologia Ambiental pelo comprometimento e qualidade do ensino.

Aos professores da banca examinadora pelas relevantes contribuições a este trabalho.

Ao Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso pela concessão da dispensa para a qualificação profissional.

Aos colegas da 41ª CIRETRAN de Pedra Preta, Edna, Giselda, Célia, Idanúsia, Hernani e Junior pelo apoio neste período em que tive que conciliar o trabalho e o estudo.

Aos servidores que se dispuseram a participar e assim contribuir com a realização desta pesquisa.

Aos colegas do Programa de Pós-Graduação pelo conhecimento construído coletivamente.

À secretária Carla pela competência e prestatividade no atendimento.

RESUMO

A busca do crescimento econômico pelas nações e os insustentáveis padrões de consumo característicos da vida moderna trouxeram como consequência problemas ambientais que se tornaram parte do cenário cotidiano das sociedades contemporâneas. Diante disso, a busca do desenvolvimento sustentável demanda que a adoção de posturas ambientalmente responsáveis não se restrinja apenas à iniciativa privada, mas que sejam contempladas também pelos agentes públicos e sociedade em geral. Assim, esta pesquisa teve por objetivo compreender como se dá a adoção das práticas de gestão ambiental no âmbito do Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso (DETRAN/MT), utilizando-se para isso a Teoria Neoinstitucional e a Teoria da Estruturação como perspectivas de análise. Este estudo possui abordagem qualitativa de natureza aplicada, quanto aos objetivos é exploratório, e em relação aos procedimentos utilizou-se da pesquisa bibliográfica, documental e de campo. A coleta de dados foi realizada por meio de sites governamentais e documentos diretamente fornecidos pela autarquia. Também foram realizadas entrevistadas semiestruturadas com gestores e servidores lotados na sede do DETRAN/MT em Cuiabá, e também nas Circunscrições de Regionais de Trânsito de Rondonópolis e Pedra Preta, totalizando 16 pessoas. As transcrições foram analisadas por meio da técnica de análise de conteúdo. A partir das análises realizadas nesta pesquisa, pode-se inferir que apesar do DETRAN/MT possuir a sustentabilidade ambiental expressa em sua identidade institucional, bem como ter aderido formalmente ao programa A3P, que pode ser entendido como um sistema de gestão ambiental proposto para a administração pública, a gestão ambiental não é algo de fato consistente na organização. Todavia, ao que tudo indica o processo de adoção das práticas ambientalmente sustentáveis tem se dado por meio de pressões institucionais coercitivas, bem como por meio de um posicionamento proativo dos servidores em relação ao meio ambiente. Assim, ao analisar a gestão ambiental com base no posicionamento evidenciado pelo DETRAN/MT diante da sustentabilidade ambiental, pode-se considerar que, de modo geral, tal gestão se dá por meio de um processo padrão que tende a construir um ambiente institucional e estruturas que garantam padrões mínimos de responsabilidade ambiental no comportamento da organização por meio de comportamentos responsivos a demandas de terceiros

Palavras-chave: Teoria Institucional; Teoria da Estruturação; Sustentabilidade Ambiental; Administração Pública; Trânsito.

ABSTRACT

The pursuit of economic growth by nations and the unsustainable consumption patterns characteristic of modern life have resulted in environmental problems that have become part of the everyday scenario of contemporary societies. Given this, the pursuit of sustainable development demands that the adoption of environmentally responsible attitudes is not restricted to private initiative, but also to be contemplated by public agents and society in general. Thus, this research aimed to understand how the adoption of environmental management practices in the Mato Grosso State Department of Traffic (DETRAN / MT), using the Neo Institutional Theory and the Structuration Theory as a perspective of analysis. This study has a qualitative approach of applied nature, as the objectives are exploratory, in relation to the procedures used - bibliographic, documentary and field. Data collection was performed through government websites and documents provided directly by the municipality. Semistructured interviews were also conducted with managers and public servers at the headquarters of DETRAN / MT in Cuiabá, as well as in the Regional Circumscriptions of Rondonópolis and Pedra Preta, totaling 16 people. The transcripts were analyzed using the content analysis technique. From the analyzes performed in this research, it can be inferred that although DETRAN / MT has environmental sustainability expressed in its institutional identity, as well as formally adhering to the A3P program, which can be understood as a proposed environmental management system for Public administration Environmental management, it is not consistent in the organization. However, it seems that the process of adopting environmentally sustainable practices has taken place through coercive institutional pressures, as well as through a proactive positioning of employees in relation to the environment. Thus, when analyzing environmental management based on the position evidenced by DETRAN / MT regarding environmental sustainability, it can be considered that, in general, such management occurs through a standard process that tends to build an institutional environment, and structures, that ensure minimum standards of environmental responsibility in the organization's behavior through behaviors responsive to third party demands.

Keywords: Neoinstitutional Theory; Structuration Theory; Environmental sustainability; Public administration; Traffic.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS
LISTA DE TABELAS
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS
1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS……...….1
2 REFERENCIAL TEÓRICO…….6
2.1 CONCEITOS DA TEORIA NEOINSTITUCIONAL…….....6
2.2 CONCEITOS DA TEORIA DA ESTRUTURAÇÃO……12
2.3 DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL…17
2.4 GESTÃO AMBIENTAL E A CAPACIDADE DE AGÊNCIA.....22
2.4.1 NORMAS DA SÉRIE ISO 14.000 E O MODELO DE SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL.....26
2.4.2 PROGRAMA AGENDA AMBIENTAL NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA (A3P)....28
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....32
3.1 TIPO DE ESTUDO.....32
3.2 DELIMITAÇÃO DA PESQUISA.....33
3.3 COLETA DE DADOS.....36
3.4 ANÁLISE DOS DADOS.....37
4 APRESENTAÇÃO DOS DADOS E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....39
4.1 CATEGORIA LEGISLAÇÃO VIGENTE.....40
4.2 CATEGORIA RELAÇÃO SEDE-UNIDADES.....47
4.3 CATEGORIA POSICIONAMENTO AMBIENTAL DO DETRAN/MT.....50
4.4 CATEGORIA PRÁTICAS AMBIENTAIS NEGATIVAS/IMPACTOS AMBIENTAIS.64
4.5 CATEGORIA CONSCIÊNCIA AMBIENTAL E POSICIONAMENTO DOS SERVIDORES.....73
4.6 CATEGORIA PRÁTICAS AMBIENTAIS ADOTADAS PELOS SERVIDORES.....82
4.7 CATEGORIA PRESENÇA/AUSÊNCIA DE INICIATIVAS.....91
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....108
REFERÊNCIAS.....113

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Estrutura organizacional do DETRAN/MT.....23

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – Caracterização dos entrevistados na pesquisa conforme a área e local de atuação.....27

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

A3P – Agenda Ambiental na Administração Pública

ACV – Avaliação do Ciclo de Vida

ATPVe – Autorização Eletrônica para Transferência de Propriedade de Veículo

CFC – Centro de Formação de Condutores

CIRETRAN – Circunscrição Regional de Trânsito

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente

CMMAD – Comissão Mundial do Meio Ambiente e Desenvolvimento

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

CRLV – Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo

CRVe – Certificado Eletrônico de Registro de Veículo

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

DETRAN/MT – Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso

EPT – Escola Pública de Trânsito

GNV – Gás Natural Veicular

IBAMA – Instituto Brasileito do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis

INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia

ISO – International Organization for Standardization

ITL – Instituição Técnica Licenciada

MMA – Ministério do Meio Ambiente

ONG – Organização Não Governamental

PDCA – Plan-Do-Check-Act

SGA – Sistema de Gestão Ambiental

SNE – Sistema de Notificação Eletrônica

SNT – Sistema Nacional de Trânsito

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A busca do crescimento econômico pelas nações e os insustentáveis padrões de consumo característicos da vida moderna trouxeram como consequência problemas ambientais que se tornaram parte do cenário cotidiano das sociedades contemporâneas. A degradação ambiental, cada vez mais visível, colocou em alerta diversos países, uma vez que as manifestações de tais problemas em nível global, constituem-se em ameaça potencial ao bem-estar alcançado pelas sociedades prósperas bem como a toda forma de vida.

A Conferência de Estocolmo, realizada em 1972, é considerada um marco no que diz respeito ao tratamento dos emergentes desafios ambientais. A partir desta, as discussões sobre a questão ambiental foram elevadas ao nível mundial, ganhando ainda mais destaque por meio da Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento realizada na cidade do Rio de Janeiro em 1992 (RIO 92). Por ocasião da conferência, a Agenda 21 foi aprovada, constituindo-se em um importante instrumento que consolidou a proposta da sustentabilidade como diretriz para a mudança de rumo no desenvolvimento (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, 2009).

Apesar de a sociedade atual estar mais atenta aos novos padrões de produção e consumo e deste modo exercendo maior pressão sobre os mais diversos atores sociais em prol da sustentabilidade, são recorrentes as notícias sobre tragédias ambientais ocasionadas pela exploração irracional dos recursos naturais, por meio de ações negligentes, pautada por uma visão meramente utilitária da natureza.

Considerando a degradação ambiental causada pelas atividades humanas, atenção especial deve ser dada ao impacto causado pelo trânsito sobre o ambiente, tendo em vista a importância social e econômica desta atividade. Tais impactos decorrem, sobretudo, do grande consumo de recursos naturais utilizados desde a produção de combustíveis, fabricação dos automóveis e demais meios de transporte, peças para reposição, materiais para a manutenção e construção de vias de tráfego até aqueles empregados na fabricação dos equipamentos utilizados nos serviços de suporte ao trânsito (VASCONCELLOS, 2006).

Além dos impactos relativos ao consumo dos recursos renováveis, não-renováveis e escassos, cita-se ainda outros que geram consequências negativas à vida e saúde das pessoas e da terra como, acidentes de trânsito, poluição sonora e atmosférica, rompimento de relações

sociais em vias de grande circulação de veículos, congestionamento, efeito estufa e todos os outros comprometimentos que esses desencadeiam (VASCONCELLOS, 2006; DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO PARANÁ, 2019).

Considerando, desta maneira, a complexidade das causas e das consequências dos impactos sobre o meio ambiente e por conseguinte à qualidade de vida, entende-se que a efetividade das ações voltadas à promoção de um trânsito sustentável, assim como de qualquer outra atividade, deve envolver profissionais das mais diversas áreas do conhecimento, bem como requer o engajamento dos variados setores da sociedade. Assim, se evidencia também a urgência de investimentos em pesquisa, políticas públicas e adoção de práticas que visem a sustentabilidade ambiental.

Deste modo, constata-se que os impactos ambientais causados pelas mais diversas atividades humanas, a busca do desenvolvimento sustentável demanda que a adoção de posturas ambientalmente responsáveis não se restrinja apenas a iniciativa privada, mas que sejam contempladas também pelos agentes públicos e sociedade em geral. Nesse sentido, o governo federal, por meio do Ministério do Meio Ambiente, criou em 1999 a Agenda Ambiental na Administração, baseada nas diretrizes da Agenda 21.

A partir deste projeto, foi elaborado dois anos mais tarde o Programa Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P), "tendo como objetivo principal estimular a reflexão e a mudança de atitude dos servidores para que os mesmos incorporem os critérios de gestão socioambiental em suas atividades rotineiras". Embora a adesão ao programa não tenha caráter de obrigatoriedade legal, sua adoção é recomendada a todos os entes da administração pública (MMA, 2009, p.33).

O documento cartilha A3P, o MMA (2009) enfatiza o papel estratégico das instituições públicas na promoção e na indicação de novos padrões de produção e de consumo, ressaltando ainda o compromisso moral e ético de ser exemplo na redução de impactos socioambientais negativos gerados em suas atividades.

Nessa mesma perspectiva, o Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso (DETRAN/MT), autarquia da administração indireta do estado de Mato Grosso, com sede em Cuiabá e 62 circunscrições regionais de trânsito (CIRETRANs) distribuídas no interior do estado, aderiu formalmente a A3P no intuito de adequar suas atividades aos princípios da sustentabilidade, tendo instituído a comissão de implementação da A3P em 15 de janeiro de 2016 por meio da Portaria Nº019/2016/GP/DETRANMT. Contudo, apesar do DETRAN/MT ter aderido ao programa A3P, inúmeros estudos realizados em diversos órgãos da administração

pública revelam que em muitos casos há uma distância entre o que preconizam as normas e diretrizes referentes à gestão socioambiental e às práticas assumidas por essas organizações (SANTOS et al., 2017; VIEGAS et al., 2015; KRUGER et al., 2011; RÊGO; PIMENTA; SARAIVA, 2011; FREITAS; BORGERT; PFITSCHER, 2011).

É importante destacar ainda que, além da preocupação com a inserção de critérios ambientais na execução das atividades meio do DETRAN/MT, leis e resoluções que regem as atividades fim do DETRAN indicam que nestas, tais critérios também devem ser observados. A título de esclarecimento, a atividade fim pode ser entendida como aquela essencial ao desenvolvimento de uma atividade organizacional, estando esta mais próxima ao objetivo institucional. Atividade meio, por sua vez, se refere aquela "desenvolvida como meio apoio ou suporte para o desenvolvimento da atividade principal", ou seja, são atividades mais distante dos objetivos da instituição (BELMONTE, 2008 apud PEREIRA; SOUZA, 2014; BORGES-ANDRADE, 1994).

Deste modo, a obrigação de que as atividades fim do DETRAN se desenvolvam levando em conta a preservação ambiental está implícita no artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro. Este dispõe que, os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, têm o dever de garantir um trânsito seguro a todos os cidadãos, devendo para isso, adotar as medidas cabíveis para assegurar esse direito, tornando-se objetivamente responsável por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro. O dever quanto ao cuidado com o meio ambiente é evidenciado, sobretudo, no parágrafo 5º do mesmo artigo, que estabelece que os órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito devem dar prioridade em suas ações em defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e meio ambiente (BRASIL, 1997).

Justificado pelo exposto e tendo em conta a atuação desta pesquisadora enquanto profissional do sistema nacional de trânsito, o presente trabalho é direcionado pelo seguinte problema de pesquisa: Como se dá o processo de adoção de práticas voltadas a gestão ambiental a partir da legislação vigente e da atuação do DETRAN/MT? Haja visto o objeto de pesquisa e seu contexto, dentre as diversas possibilidades de abordagem, optou-se pela Teoria Neoinstitucional como suporte teórico para a condução desta investigação. Conforme Machado-da-Silva, Fonseca e Crubellate (2010, p.86), esta teoria está situada em uma posição intermediária em um *continuum* entre as orientações determinista e voluntarista da ação organizacional. Os autores afirmam ainda que,

> Tal posicionamento expressa a compreensão de que ela é formulada de acordo com a reciprocidade entre exigências internas e externas, a partir de escolhas guiadas pela interpretação intersubjetiva dos atores sociais sobre a racionalidade predominante no próprio contexto social.

A escolha da Teoria Neoinstitucional e da Teoria da Estruturação como perspectivas de análise para esta pesquisa se deve ao grande potencial explicativo das teorias, especialmente, quando consideradas a partir de uma visão multiparadigmática conforme enfatizado por Machado-da-Silva, Fonseca e Crubellate (2010). Dentre os conceitos desenvolvidos por autores vinculados a essa perspectiva teórica, aqueles referentes a instituição, isomorfismo, agência, estrutura e estruturação foram utilizados.

A propósito, entende-se por visão multiparadigmática, aquela que considera vários paradigmas na analisar de um fenômeno complexo. O uso de várias lentes para observar um determinado problema tem em conta que "as lacunas deixadas por um [paradigma] podem ser completadas pelos pressupostos de outro [...] na compreensão da realidade investigada" (AMBONI et al., 2017, p.822). Todavia, ressalta-se que, para que a consistência e coerência sejam mantidas nesse tipo de abordagem é necessário que o pesquisador possua sempre uma referência e uma fundamentação (AMBONI et al., 2017).

Enfim, tendo por objetivo geral compreender como se dá a adoção das práticas de gestão ambiental no âmbito do DETRAN/MT, nesta pesquisa procurou-se analisar as leis, normas e diretrizes que regulam a atuação do DETRAN/MT em relação as questões ambientais; identificar as práticas de gestão ambiental na sede do DETRAN/MT e nas CIRETRANs de Rondonópolis e Pedra Preta; investigar as motivações de gestores e servidores no tocante a adoção ou não de práticas ambientalmente corretas; e refletir sobre iniciativas envolvendo as questões ambientais na percepção dos servidores, sendo estes seus objetivos específicos.

Esta dissertação está dividida em seis partes, sendo a primeira a introdução já apresentada. A segunda consite no referencial teórico que aborda conceitos relacionados ao desenvolvimento sustentável, a gestão ambiental, as normas da série ISO 14.000, aos modelos de gestão ambiental e ao programa agenda ambiental na administração pública. A terceira parte trata dos procedimentos metodológicos da pesquisa, onde se explica o tipo de estudo realizado, a delimitação da pesquisa, as técnicas empregadas na coleta e análise dos dados. Na quarta parte são apresentados os dados e realizada a discussão dos resultados por meio da articulação entre as categorias obtidas e os conceitos apresentados no referencial teórico, em especial, aqueles relacionados a teoria neo-institucional e a teoria da estruturação. Na quinta parte deste trabalho

são expostas as considerações finais da pesquisa. A útima parte traz as referências que embasaram esta dissertação.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico desta pesquisa apresenta uma breve revisão acerca da teoria neoinstitucional e da teoria da estruturação versando sobre seus conceitos principais. Em seguida se aborda os esforços feitos pelas nações ao longo do tempo, na forma de comissões, conferências e acordos, para enfrentar os problemas ambientais em âmbito global, a partir dos quais surgiu um dos conceitos mais conhecidos de desenvolvimento sustentável. Este referencial teórico trata ainda do modo como as organizações têm respondido as exigências cada vez maiores de que suas atividades atendam aos critérios de sustentabilidade ambiental. Para aprofundar tais reflexões foram utilizados conceitos relativos a teoria neoinstitucional. Na sequencia, são apresentadas algumas considerações sobre a gestão ambiental, em especial, aquela voltada à administração pública. Neste ponto recorremos ao conceito de capacidade de agência para compreender os fatores que podem influenciar as práticas de gestão ambiental. As normas da série ISO 14.000 também são abordadas neste referencial teórico, uma vez que estas incluem o modelo de sistema de gestão ambiental mais adotado pelas organizações no mundo todo. No último tópico, discorremos sobre Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P), programa criado pelo governo federal, por meio do ministério do meio ambiente, que visa a integração de princípios de responsabilidade socioambiental às atividades da administração pública.

2.1 CONCEITOS DA TEORIA NEOINSTITUCIONAL

A teoria institucional é constituída pela convergência de corpos teóricos provenientes de várias áreas do conhecimento, tais como a ciência política, a sociologia e a economia, a esse respeito Silva e Gonçalves (1999, p. 220) indicam que, de modo geral, estas incorporaram em suas proposições "a ideia de instituições e de padrões de comportamento, de normas e de valores, de crenças e pressupostos, nos quais encontram-se imersos indivíduos, grupos e organizações".

Portanto, a teoria institucional traz a ideia de que as instituições são elementos regulatórios, normativos e cultural-cognitivos que, associados a atividades e recursos, conferem

estabilidade e sentido à vida social (SCOTT, 2001; LI; LI; CAI, 2014). Nesse sentido Scott (2001, p. 50) afirma, que "instituições impõem restrições definindo limites legais, morais, e culturais que separam atividades legítimas de ilegítimas [mas] também sustentam e autorizam atividades e atores. Instituições fornecem guias e recursos para agir bem como proibições e pressões sobre a ação".

Ao considerar o progresso científico da teoria institucional alguns autores distinguem fases de seu desenvolvimento, possuindo estes, enfoques distintos sobre o assunto. Nesse sentido, a partir da análise de literatura da área, Burns e Scapens (2000) observam dois momentos singulares da teoria institucional no âmbito das ciências sociais, sendo estes o institucionalismo histórico ou velho institucionalismo econômico e o neoinstitucionalismo ou novo institucionalismo sociológico.

Hall e Taylor (1996), por sua vez, fazem uma distinção diversa daquela apresentada anteriormente, onde diferenciam o institucionalismo histórico do econômico e indicam a existência de uma terceira abordagem a qual se referem como novo institucionalismo econômico, deste modo os autores apontam que a teoria institucional é formada por três vertentes distintas. Todavia, apesar das diferenças entre cada uma dessas linhas de pensamento, Hall e Taylor (1996, p. 936) salientam que tais abordagens possuem em comum o fato de que as mesmas "foram desenvolvidas como uma reação às perspectivas comportamentais influentes nos anos 1960 e 1970 e todas procuravam elucidar o papel das instituições na determinação de resultados políticos e sociais".

Compreendendo que a teoria institucional reflete as transformações vivenciadas pelas organizações a partir dos anos 60, Scott (2001) afirma que dentre as principais temáticas debatidas pela perspectiva institucional destaca-se a ideia de que as estruturas e rotinas organizacionais decorrem de normas institucionalizadas contextualmente. Tais considerações estão, portanto, relacionadas a questões de legitimidade e à concepção de ambiente. A partir da teoria institucional concebe-se o ambiente de forma ampliada, uma vez que este não envolve apenas aspectos técnicos e institucionais, mas abarca uma concepção relacional entre os atores sociais que compartilham das mesmas estruturas sociais. Em vista disso DiMaggio e Powell (1988 apud PEREIRA, 2012), reforçam que o institucionalismo revela a importância de se considerar as mediações entre estruturas sociais e indivíduos e suas manifestações coletivas, bem como as mediações entre as estruturas sociais e os comportamentos individuais.

No que diz respeito, especificamente, às características da vertente da Teoria instucional denominada neo-institucionalismo DiMaggio e Powell (1991, p. 8) afirmam que, tanto nos

estudos organizacionais quanto na sociologia, a teoria neo-institucional é marcada por quatro elementos principais:

> Uma rejeição aos modelos de ator-racional, um interesse em instituições como variáveis independentes, um movimento em direção a explicações cognitivas e culturais, e um interesse em propriedades de unidades de análise supra-individuais que não podem ser reduzidas a conjuntos ou a conseqüências diretas de atributos ou motivos individuais.

Machado-da-Silva, Crubellate e Fonseca (2010, p.85) trazem reflexões sobre as críticas relativas a teoria neo-institucional abordando, sobretudo, aquelas que a partir de uma visão dicotômica entendem o novo institucionalismo como sendo uma perpectiva que "privilegia a estabilidade, a persistência ou a permanência, e a suposição de instituições tão somente como limitadores da ação organizacional".

No tocante a isso os referidos autores explicam que ao tratar da dinâmica organizacional, comumente, alguns autores associam o velho institucionalismo à mudança e o novo institucionalismo à permanência. Entretanto, conforme Machado-da-Silva, Crubellate e Fonseca (2010, p. 83) enfatizam, que tal dicotomia não pode ser aceita, uma vez que, diferente do tem sido difundido, "a persistência de padrões sociais não está ausente dos pressupostos do velho institucionalismo e tampouco o ator social é desconsiderado, como conseqüência, no novo institucionalismo".

Deste modo, os autores salientam que a associação entre o novo institucionalismo, o determinismo e o dualismo configura um equívoco que qualifica a análise da relação entre organização, instituição e ambiente como estática e objetivista e assim dissociada da dimensão humana (MACHADO-DA-SILVA; CRUBELLATE; FONSECA, 2010).

Em oposição a essa ideia Machado-Da-Silva; Crubellate e Fonseca (2010) mencionam Selznick (1996), que o novo institucionalismo não nega a racionalidade do agente ou, ainda, sua capacidade de agência, antes inclui nos estudos organizacionais a ideia de racionalidade limitada, como principio para tomada de decisão e de interação. Conforme os autores, mesmo que intencionalmente racional, a ação dos agentes permanece limitada por padrões institucionalizados. Desta forma, a noção de limites da racionalidade "repousa sobre abordagem multiparadigmática de teoria social, uma vez que se assenta, pelo menos, sobre pressupostos estruturais e interpretativistas" (MACHADO-DA-SILVA; CRUBELLATE; FONSECA, 2010, p.89).

De modo sintético, Machado-da-Silva; Crubellate e Fonseca (2010) apontam que o novo institucionalismo teve por objetivo principal explicar a maneira como o significado é

socialmente construído e como a noção de agência é transformada pelas ações simbólicas. Os autores identificaram que o argumento utilizado inicialmente foi o de que muitas das formas e procedimentos das organizações não visam a busca da eficiência em si, mas sim da legitimidade organizacional.

Assim, a partir da teoria institucional, entende-se que alcançar a legitimidade social é tão importante para uma organização quanto a procura por lucros. Tal legitimidade pode ser entendida como a percepção (ou a suposição) de que ações de uma entidade estão devidamente adequadas a um determinado sistema social construído de normas, valores, crenças e definições (SUCHMAN, 1995).

A importância da legitimidade para a efetivação dos atributos estruturais no sistema social é melhor compreendida ao se considerar que a dominação juntamente com a legitimidade constitui o poder. Em outros termos, se reconhece que aquele que possui recursos e poder, os possui justamente por contar com a legitimidade. Esta possibilita que o indivíduo sustente a sua posição atraindo mais recursos ou conservando os que já tem. Nesse sentido, o poder conferido pela legitimidade se converte em recurso que pode ser empregado para a manutenção ou a transformação do arranjo estrutural vigente no sistema social (MACHADO-DA-SILVA; CRUBELLATE; FONSECA, 2010). Em suma, a legitimidade é:

> (...) o elemento que permite a manutenção ou a mudança das instituições: questionamentos a respeito da adequação de práticas, normas e procedimentos em razão de pressões internas e externas podem impossibilitar a reprodução dos padrões institucionalizados, acarretando a perda da sua legitimidade; ou seja, o desencadeamento de um processo de desinstitucionalização, que exige a redefinição e a subseqüente relegitimação de novos significados e ações, típicas da emergência de um processo de reinstitucionalização (JEPPERSON, 1991; MACHADO-DA-SILVA; FONSECA, 1996a, 1996b; OLIVER, 1992 apud MACHADO-DA-SILVA; CRUBELLATE; FONSECA, 2010, p.98).

Entendendo, portanto, que a existência de legitimidade é condição fundamental para que ocorra a institucionalização cabe definir tal processo. Nesse sentido, Selznick (1992, p. 232), afirma que "enquanto idéia abstrata, despojada de conotações normativas, institucionalização é a emergência de padrões ordenadores, estáveis, socialmente integradores, de um contexto de atividades instáveis, frouxamente organizadas, ou estreitamente técnicas". Nesse seguimento, o mesmo autor indica que o significado mais importante de tal processo é gerar um valor para além das exigências técnicas de uma determinada tarefa sendo que "as expressões racionais da técnica são substituídas por expressões valorativas compartilhadas no ambiente onde a organização opera" (VIEIRA; MISOCZKY apud VENTURA, 2003, p. 4).

Quanto à forma como se dá o processo de institucionalização, Tolbert e Zucker (1999) propõem que este ocorre por meio de três fases sucessivas dentro do contexto organizacional, sendo estas: a habitualização, a objetivação e a sedimentação. Na fase de habitualização ocorre o desenvolvimento de comportamentos padronizados para a solução de problemas, estando tais comportamentos relacionados a estímulos específicos. A principal vantagem que decorre desta fase é o aumento da previsibilidade das ações, o que contribui para a economia de tempo, esforço e pressões (QUINELLO, 2007). Na fase da objetivação, os significados atribuídos as ações habituais se generalizam, sendo compartilhados socialmente. Nesta fase há o desenvolvimento de certo grau de concordância social entre os decisores da organização em relação ao valor da estrutura, os quais passam a adotá-la baseados nesse consenso. Assim, as estruturas que foram objetivadas e amplamente disseminadas estão semi-institucionalizadas (TOLBERT; ZUCKER, 1999). Por fim, na fase de sedimentação ocorre a institucionalização total onde as ações adquirem a condição de exterioridade, sendo transpostas para outros contextos, o que consolida a estrutura para os membros da organização e para o futuro (TOLBERT; ZUCKER, 1999).

Na continuidade, DiMaggio e Powell (2005) apontam para um fenômeno que conduz as organizações ao processo de institucionalização que denominam de isomorfismo institucional. Segundo os autores, este fenômeno caracteriza-se pela homogeneização da utilização de práticas, processos e gestão por parte das organizações.

De acordo com Hawley (1968 apud DIMAGGIO; POWELL, 2005, p. 76), o isomorfismo é um "processo de restrição que força uma unidade em uma população a se assemelhar a outras unidades que enfrentam o mesmo conjunto de condições ambientais".
Dentre as possíveis causas para a ocorrência do isomorfismo Hannan e Freeman (1977 apud DIMAGGIO; POWELL, 2005, p. 77) aponta que, a exclusão de formas não-ótimas de uma população de organizações, e ainda, o fato de que tomadores de decisões nas organizações aprendem respostas adequadas a dessa forma ajustarem seus comportamentos de acordo com elas, podem estar relacionadas ao desenvolvimento do fenômeno.

Aldrich (1979 apud DIMAGGIO; POWELL, 2005) reforça a questão ao argumentar que as outras organizações são as principais forças que devem ser consideradas pelas organizações. Tal afirmativa se fundamenta no fato de que "as organizações não competem apenas por recursos e clientes, mas por poder político e legitimação institucional, por adequação social, assim como por adequação econômica" (DIMAGGIO; POWELL, 2005, p.77).

De acordo com DiMaggio e Powell (2005), as mudanças isomórficas institucionais ocorrem por meio de três mecanismos que nem sempre são empiricamente distintos: o isomorfismo coercitivo, o isomorfismo mimético e o isomorfismo normativo. Conforme os autores, o primeiro caso resulta de pressões formais e informais exercidas sobre as organizações por outras das quais elas dependem e pelas expectativas culturais da sociedade em que as mesmas atuam. Tais pressões se revelam por meio da coerção, persuasão, ou como um convite para juntar-se a outras organizações em conluio. O isomorfismo mimético, por sua vez, resulta de uma resposta a incerteza que encoraja a imitação (DIMAGGIO; POWELL, 2005). Assim, em situações onde as metas, os problemas e as soluções são ambíguas ou pouco nítidas, tomar como referência organizações tidas como bem-sucedidas e já legitimadas pelo ambiente, pode ser uma solução viável (DIMAGGIO; POWELL, 2005). Em relação ao isomorfismo normativo, assume-se que este derive principalmente da profissionalização, que a partir do esforço coletivo, de membros de uma classe profissional, procuram definir métodos e condições de trabalho de modo a controlar e estabelecer as bases cognitivas e legitimadas para as suas autonomias profissionais. (DIMAGGIO; POWELL, 2005).

Embora o exposto até o momento pareça indicar que as organizações aceitem de modo passivo e irrefletido as pressões externas do ambiente se tornando isomórficas a ele, Machado-da-Silva, Fonseca e Crubellate (2010, p.97), todavia, enfatizam que a homogeneização não consiste necessariamente em não-mudança, não-ação ou ainda a incapacidade de escolha, de acordo com os autores:

> Aquiescer a um padrão social pressupõe interpretação e, como tal, implica escolha e ação. Portanto a homogeneização não deriva de reprodução irrefletida, mas de regularidade proveniente da aceitação de determinada ação, que justamente em função de ser interpretada como legítima, é reproduzida pelos agentes na prática social e se consolida como padrão institucionalizado, por ser consentida como escolha desejável e viável.

Por fim, ao considerar as principais ideias desenvolvidas pela teoria institucional DiMaggio e Powell (1988 apud PEREIRA, 2012, pp. 279-280) reconhecem que esta trouxe importantes contribuições aos estudos organizacionais, sobretudo, "ao dar uma ênfase sociológica e introduzir variáveis como valores compartilhados, busca de legitimidade e isomorfismo na análise sobre relações entre organizações e na análise entre organizações e ambiente".

2.2 CONCEITOS DA TEORIA DA ESTRUTURAÇÃO

Para compreender as proposições da teoria da estrututuração, formulada por Giddens, bem como sua influência no campo da sociologia, faz-se necessário considerar o cenário do pensamento social predominante no contexto de sua elaboração. Nesse sentido, Peters (2011) indica que duas perspectivas teóricas tipicamente marcaram os estudos das relações sociais. Em um polo, encontrava-se um conjunto de abordagens caracterizadas pelo subjetivismo, individualismo e por análise voltadas ao nível microssociológico. Em oposição, no outro extremo, havia um agrupamento de teorias marcadas pela perspectiva objetivista, holista e com enfoque nos contextos macrossociais. Portanto, é neste contexto, das ciências sociais marcadamente divida e radicalizada onde, de um lado se situavam, "perspectivas que privilegiavam as dimensões da ação e das subjetividades individuais criativas" e, do outo lado, as "abordagens que concediam primazia aos padrões ou estruturas coercitivas na explicação da configuração histórica de instituições sociais e do comportamento humano individual" que a teoria da estruturação foi elaborada (ALEXANDER 1987; PARKER 2000 apud PETERS, 2011, pp. 10-11).

Diante do cenário exposto, Alexander (1987 apud PETERS, 2011) considera que a insatisfação com a unilateralidade das propostas teóricas subjetistas e objetivistas conduziram ao surgimento de um "novo movimento teórico". Assim, na tentativa de superação da dicotômia ação/estrutura e de promover a articulação entre as dimensões micro e macrossociais. A teorização realizada por tal movimento, do qual Giddens é um dos integrantes mais expoentes, se deu por meio da "revisão, reformulação e combinação sintética (...) dos diversos conceitos e teses legados pelas tradições de análise sociológica, situadas em um ou outro lado dessa dicotomia" (PETERS, 2011, p. 11).

No que diz respeito, especificamente, a formulação da teoria da estruturação, Peters (2011) aponta que a busca da superação da oposição entre subjetivismo e objetivismo se expressa na tese de Giddens que, em suma, considera que o mundo social é antes de tudo um palco de práticas recorrentes. Nesse sentido, "na teoria da estruturação, nem o sujeito (o agente humano), nem o objeto (a sociedade ou as instituições sociais) devem ser considerados como tendo primazia. Ambos são constituídos em e através de práticas sociais" (GIDDENS 1982 apud PETERS, 2011, p. 14).

Em contraposição à ideia que entende a relação entre ação e estrutura como um dualismo Giddens, por sua vez, concebe que tais elementos são complementares de uma dualidade. Em sua teoria, o autor denomina essa proposição como "dualidade da estrutura", sendo esta uma das teses centrais de sua formulação teórica. O mesmo afirma que, "(...) as propriedades estruturais de sistemas sociais são, ao mesmo tempo, meio e fim das práticas que recursivamente organizam". Diante disso, Giddens pontua ainda que "estrutura não deve ser equiparada a restrição, a coerção, mas é simultaneamente, restritiva e facilitadora" (GIDDENS, 2003, p. 30). Deste modo, percebe-se que o autor

> defende uma ontologia social *dinâmica* ou *processual*, fundada sobre a ideia de que quaisquer modalidades de organização societária só existem historicamente se reproduzidas através das atividades cotidianas de atores individuais, ao mesmo tempo em que estas são tanto coagidas como habilitadas pelas estruturas que dão forma àquela organização (PETERS, 2011, pp. 14-15).

No sentido de aprofundar a compreensão acerca das principais ideias desenvolvidas na teoria da estruturação, faz-se necessário analisar de modo mais atento os conceitos de agência e estrutura apresentados por Giddens, o modo como estes se relacionam entre si, bem como outros aspectos relacionados a estes.

No que se refere à agência, Giddens (2003) admite que frequentemente esta é definida em termos de intenções, todavia, apesar do autor reconhecer a relevância deste fator nas ações humanas, o mesmo entende que, antes de tudo, agência se refere à capacidade dos indivíduos de realizar coisas de modo a criar uma diferença por meio de sua intervenção no mundo, ou ainda, de sua abstenção no sentido de influenciar um determinado processo ou estado. Assim, agência subentende sobretudo poder, uma vez que pressupõe que ser agente é ser capaz de exibir, no fluxo da vida, uma série de poderes causais, até mesmo o de influenciar aqueles manifestados por outros (GIDDENS, 2003).

A relação entre poder e agência e a capacidade de influenciar o poder manifestado por outros agentes, conduzem à questão da dialética de controle abordada por Giddens, que está estreitamente relacionada à noção de dualidade da estrutura enquanto restritiva e facilitadora da ação. Sobre isso o autor ressalta que,

> Não devemos conceber as estruturas de dominação firmadas em instituições sociais como se de alguma forma produzissem laboriosamente "corpos dóceis" que se comportam como os autônomos sugeridos pela ciência social objetivista. O poder em sistemas sociais que desfrutam de certa continuidade no tempo e no espaço pressupõe relações regularizadas de autonomia e dependência entre atores ou coletividades em contextos de interação social. Mas todas as formas de dependência oferecem alguns recursos por meio dos

> quais aqueles que são subordinados podem influenciar as atividades de seus superiores. É a isso que chamo dialética de controle em sistemas sociais (GIDDENS, 2003, pp. 18-19).

Retomando a questão da intencionalidade, embora se entenda que a capacidade de agência não dependa da intencionalidade dos indivíduos admite-se, todavia, que o ser humano é um agente intencional, que possui razões para suas ações podendo, até certo ponto, elaborá-las discursivamente, se solicitado (GIDDENS, 2003).

Nesse sentido, Peters (2011, p. 33) aprofunda ainda esta concepção ao afirmar que, "a formação simbolicamente mediatizada da subjetividade faz do indivíduo um agente intencional". Conforme o autor, tal compreensão provém da sustentação feita por Giddens de que "a própria capacidade de auto-objetivação ou autocompreensão reflexiva depende do aprendizado e do uso de instrumentos simbólicos intersubjetivamente partilhados em uma "forma de vida" social" (PETERS, 2011, p. 19).

Isto posto, é possível considerar que, o compartilhamento de aprendizados e instrumentos entre os indivíduos na vida social confere um grande estoque de conhecimentos sobre si mesmos e sobre seu mundo social, estes são mobilizados pelos atores por meio de suas práticas sociais. Segundo Giddens (2003, p. 3), as atividades sociais humanas são recursivas, o que implica em dizer que as mesmas "não são criadas por atores sociais, mas continuamente recriadas por eles através dos próprios meios pelos quais eles se expressam como atores", ou seja, "os agentes reproduzem as condições que tornam possível essas atividades". A esse respeito Peters (2011, p.17) afirma que

> (...) os atores humanos, situados em contextos societários, produzem e reproduzem as propriedades de tais contextos fazendo uso prático de seu conhecimento, explicitamente articulado ou sustentado de modo tácito acerca dos mesmos. Na medida em que capacitam os agentes a intervir sobre suas circunstâncias sócio-históricas de existência, as crenças ou saberes partilhados pelos agentes sociais não são apêndices irrelevantes dos processos de reprodução e/ou transformação das sociedades em que estão imersos, mas estão causalmente envolvidos de modo fundamental naqueles processos.

Apesar do conhecimento que os atores possuem sobre a vida social, do monitoramento reflexivo que continuamente fazem de suas condutas e das características dos contextos em que se movem, em muitos aspectos a vida social não é um produto intencional dos seus atores (GIDDENS, 2003). Muito embora ações cotidianas sejam realizadas com intencionalidade pelos agentes, em muitas situações as consequências de tais ações são impremeditadas (GIDDENS, 2003). No tocante a isso, Giddens (2003, p.14), mencionando Merton, sublinha a importância do estudo das consequências impremeditadas para as ciências sociais, tendo em

vista que a identificação destas muitas vezes permite mostrar que "atividades sociais, aparentemente irracionais, no fim das contas, podem não ser tão irracionais assim".

Quanto as causas das consequências impremeditadas, Giddens (2003) indica que, sobretudo, estas decorrem da existência de elementos nos contextos sociais sobre os quais os atores não possuem controle. Podendo tais elementos ser características facilitadoras ou coercivas do contexto.

> Toda ação ocorre em contextos que, para qualquer ator, incluem muitos elementos que este não ajudou a produzir nem possui qualquer controle significativo sobre eles. Essas características facilitadoras e coercivas dos contextos de ação incluem fenômenos materiais e sociais (GIDDENS, 2003, pp. 408-407).

Diante do exposto, em outras palavras, pode-se dizer que as características do contexto de ação mencionadas se referem a estrutura. Conforme Giddens (2003), as estruturas são o conjunto de regras, recursos e relações envolvidas na produção e reprodução de sistemas sociais.

De modo geral, as regras podem ser conceitualmente distintas a partir de dois aspectos: o semântico e o normativo, que dizem respeito respectivamente a "constituição de significado e ao sancionamento dos modos de conduta social" (GIDDENS, 2003, p. 22). Já os recursos correspondem as facilidades ou poderes utilizados pelo agente para influenciar a interação com o outro. Tais recursos podem ser de natureza autoritativa ou alocativa. O primeiro, se refere a capacidade de exercício de autoridade sobre as pessoas, o segundo está relacionado ao controle de objetos materiais (GIDDENS, 2003). Assim, as características descritas auxiliam na compreensão da dualidade da estrutura, uma vez que,

> Essa descrição dos componentes dos recursos da estrutura e dos aspectos das regras explicita porque a estrutura é simultaneamente restritiva e facilitadora. Giddens defende que só em situações muito restritas a coerção da estrutura sobre o agente humano seria total, reforçando que a estrutura é sempre o meio e o resultado da conduta que ela própria organiza (O´DWYER; MATTOS, 2010, pp.616-617).

Tais estruturas são utilizadas recursivamente pelos agentes sociais na produção e reprodução dos sistemas sociais. Nesse sentido Giddens (2003) afirma que a "estrutura é uma "ordem virtual" de relações transformadoras", o que implica em diz que, sendo os sistemas sociais constituídos pela reprodução de práticas sociais, os mesmos não possuem estruturas, mas sim apresentam propriedades estruturais, deste modo, a estrutura só existe como presença no espaço e no tempo, quando manifesta em tais práticas e como traços de memória que orientam a conduta de agentes possuidores de capacidade cognoscitiva (GIDDENS, 2003).

Diante disso, o autor entende que "A estrutura não é 'externa' aos indivíduos: enquanto traços mnêmicos e exemplificada em práticas sociais, é, num certo sentido, mais interna do que externa às suas atividades (...)" (GIDDENS, 2003, p. 30).

Assim, considerando que as estruturas exibem propriedades estruturais, tais propriedades "permitem a 'delimitação' de tempo-espaço em sistemas sociais discernivelmente semelhantes por dimensões variáveis de tempo e espaço, e lhes emprestam uma forma sistêmica" (GIDDENS, 2003, p. 20). A esse respeito, Giddens (2003) diferencia as propriedades estruturais a partir de dois aspectos principais, denominando de princípios estruturais aquelas mais profundamente envolvidas na reprodução de totalidades sociais. Por outro lado, as práticas que possuem "maior espaço-temporal, dentro de tais totalidades" o autor designa com instituições (GIDDENS, 2003, p. 20).

Deste modo, admite-se que as intuições são os aspectos mais duradouros da vida social e conferem solidez através do tempo e do espaço (GIDDENS, 2003). Ao associar tal definição, bem como as demais trazidas pela teoria institucional, com as noções de dualidade da estrutura, pode-se concluir que:

> Em síntese, toda instituição é condição para as estruturas sociais e para a agência. Ela tanto possibilita como limita a constituição e a manifestação da estrutura e da capacidade de agência. Assim não se refere unicamente às estruturas sociais, como também às práticas sociais, que, nas palavras de Giddens (1984), possuem a maior extensão espaciotemporal. A existência de instituições demarca e permite a ação. No entanto, a inexistência delas, se é que se pode pensar nesta possibilidade afora em um plano utópico, não representa liberdade irrestrita para a ação social, mas não-ação social, pela ausência de referências (MACHADO-DA-SILVA; FONSECA; CRUBELLATE, 2010, pp. 95-96).

Em face do exposto, percebe-se que ao mesmo tempo que a teoria da estruturação proporciona recursos úteis para análises institucionais em um nível mais amplo, a mesma também se apresenta como uma ferramenta importante para avaliações em níveis microssociais (O´DWYER; MATTOS, 2010). Nesse mesmo sentido, Whittington (1992 apud AUGUSTO, 2007) indica que o conceito de estruturação de Giddens tem sido cada vez mais empregado nos estudos organizacionais, sobretudo dentro do novo institucionalismo. Assim, o autor prossegue salientando que a compreensão do ambiente institucional a partir da teoria da estruturação "poderia servir como uma maneira de fugir à tendência de determinismo dos propositores da teoria neo-institucional" (AUGUSTO, 2007, p.4).

2.3 DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E SUSTENTABILIDADE ORGANIZACIONAL

A segunda metade do século XX foi marcada pela evidenciação de uma série de impactos ambientais decorrentes da intensa atividade produtiva humana, estimulada pelo modo de produção capitalista vigente, que tem na natureza a sua fonte primária de recursos, bem como lugar de descarte dos resíduos (CAVALCANTI, 2004).

Os desmatamentos, as desertificações, a destruição da biodiversidade, a poluição e escassez das águas, e outros problemas ambientais, que acabam por afetar diversos territórios simultaneamente, tais como, a diminuição da camada de ozônio, as mudanças climáticas e outros, deixavam claro a necessidade do envolvimento da comunidade global para o enfrentamento efetivo destas questões (CAVALCANTI, 2004).

A partir da década de 1970, surgiram diversas comissões, conferências e acordos com o objetivo de dar o devido tratamento aos problemas ambientais enfrentados pelas nações. Neste contexto, a primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, realizada em 1972, também conhecida como Conferência de Estocolmo, é considerada um marco. A partir desta, a questão ambiental entrou definitivamente para a agenda ambiental internacional, além de incentivar a criação de órgãos internos nos países para tratar do tema, o fortalecimento das organizações não governamentais e a participação civil (DAMBRÓS; SENNA; ALVES, 2014).

As discussões realizadas durante a década de 1970, contribuíram para entendimento de que as causas dos problemas ambientais estão nas formas de desenvolvimento tecnológico e econômico, sendo impossível o tratamento das questões, sem uma reflexão e consequente ação sobre este modelo de desenvolvimento proposto (GODARD, 2002).

A elaboração do Relatório "Nosso Futuro Comum" (Relatório de Brundtland) pela Comissão Mundial do Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD) em 1987, constitui-se em outro marco importante na busca de soluções dos problemas sociais e ambientais. Por meio deste documento teve-se como propósito trazer uma estrutura conceitual para o desenvolvimento sustentável mundial, sendo este definido pelo relatório como aquele que "responde às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de responder às suas próprias necessidades" (CMMAD, 1991, p. 46). O conceito de desenvolvimento sustentável definido pela CMMAD é o adotado nesta pesquisa.

Embora a definição de desenvolvimento sustentável dada pelo Relatório de Brundtland seja a mais conhecida e citada, existem inúmeras outras conceituações, e até mesmo a mais conhecida possui várias formas de interpretação. Por ser um campo de estudo abordado por diversos ângulos e campos do conhecimento, o conceito de desenvolvimento sustentável vem evoluindo de acordo com novas descobertas e novas estruturas conceituais (GODARD, 1997; NOSSA; RODRIGUES; NOSSA, 2017).

A Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento realizada em 1992 na cidade do Rio de Janeiro, conhecida também com ECO-92 ou Cúpula da Terra, contou com a participação de 172 delegações e 108 Chefes de Estado ou de Governo e ONGs. Nesta conferência foi desenvolvida A "Declaração do Rio", contendo 27 princípios norteadores da política em relação ao meio ambiente e ao desenvolvimento. Na mesma ocasião foi desenvolvido o documento "Agenda 21", por meio do qual o conceito de desenvolvimento sustentado foi firmado, oferecendo um quadro detalhado para sua implementação (DAMBRÓS; SENNA; ALVES, 2014; NOSSA; RODRIGUES; NOSSA, 2017; BARBOSA, 2008).

Em 2012 uma nova conferência foi realizada na cidade do Rio de Janeiro, sendo denominada Rio+20. Desta participaram mais de 190 países, que enviaram seus representantes, em sua maioria de segundo escalão, sendo notória a ausência de importantes chefes de estado como da Chanceler da Alemanha e do Presidente dos Estados Unidos, dentre outros (GUIMARÃES; FONTOURA, 2012). Nesta foram realizadas discussões acerca do insucesso de se obter a convergência global para o desenvolvimento sustentável, frustrando assim as expectativas geradas na conferência de 1992. O relatório "O Futuro que Queremos" apresenta este mesmo tom de fracasso e argumenta em favor de uma renovação do compromisso político (NOSSA; RODRIGUES; NOSSA, 2017).

A sociedade, impulsionada pelo fenômeno do desenvolvimento sustentável, tem demandado, das mais diversas organizações, o reposicionamento e a reconsideração de atitudes e comportamentos, tendo em vista que as origens sociais de muitos problemas ecológicos e as soluções atualmente observadas podem ser apontadas nos processos organizacionais e interorganizacionais (SHWOM, 2009).

Tanto as pressões externas exercidas sobre as organizações a favor de mudanças alinhadas ao desenvolvimento sustentável, quanto as respostas que estas têm dado a tais demandas, podem ser melhor compreendidas a partir de uma perspectiva institucional. Nesse sentido, instituições podem ser definidas, de acordo com Hodgson (2011), como sistemas de regras sociais estabelecidos e ampliados que estruturam as interações sociais. Sendo a

linguagem, dinheiro, lei, peso e sistemas de medição, maneiras à mesa, empresas (e outras organizações), exemplos de instituições.

De modo específico, no que diz respeito as organizações, o mesmo autor afirma que estas são um tipo especial de instituição, contando com características adicionais como: critérios para estabelecer seus limites e para distinguir seus membros de não-membros; princípios de soberania para determinar quem está em risco; e cadeias de ordens que definem as responsabilidades dentro da organização.

Diante do desafio de tornarem-se agentes sociais efetivamente representativos na busca de um desenvolvimento sustentável, as organizações têm aprimorado suas práticas de gestão em caminhos estratégicos que as auxiliam a oferecer respostas a tais demandas (MUNCK; SOUZA, 2009).

Ao investigar os mecanismos que, paradoxalmente, levam as organizações a se tornarem cada vez mais semelhantes enquanto buscam a mudança, DiMaggio e Powell (2005) apontam que os atores organizacionais adotam inovações, geralmente, com o propósito de melhoram seu desempenho. Todavia, as novas práticas podem acabar adquirindo um valor além das necessidades técnicas da tarefa a ser executada. Assim, a medida que uma inovação se dissemina em um campo organizacional, ao longo do tempo, esta promove legitimidade em vez de melhorar o desempenho. O fato de determinadas estratégias serem normativamente sancionadas aumenta a probabilidade de sua adoção, deste modo,

> (...) estratégias que são racionais para as organizações individualmente podem não o ser se adotadas por um grande número delas", tendo como efeito agregado da mudança individual a diminuição da diversidade no campo organizacional (DIMAGGIO; POWELL, 2005, p. 76).

O processo de homogeneização, denominado como "isomorfismo" é definido, segundo a descrição de Hawley (1968 apud DIMAGGIO; POWELL, 2005, p. 76), como sendo constituinte de um "processo de restrição que força uma unidade em uma população a se assemelhar a outras unidades que enfrentam o mesmo conjunto de condições ambientais". Os mecanismos de mudança isomórfica institucional podem ser analiticamente divididos em três tipos: "isomorfismo coercitivo, que deriva de influências políticas e do problema da legitimidade; isomorfismo mimético, que resulta de respostas padronizadas à incerteza; e isomorfismo normativo, associado à profissionalização". Todavia, vale destacar que na prática esses tipos nem sempre são distintos (DIMAGGIO; POWELL, 2005, p. 77).

Apesar de diferentes mecanismos de mudança institucional se misturarem no contexto empírico, o isomorfismo coercitivo aparenta ser o mecanismo especialmente influente na

crescente adoção de práticas voltadas ao desenvolvimento sustentável pelas organizações. Outrossim, DiMaggio e Powell (2005, p. 77) descrevem o isomorfismo coercitivo como sendo um mecanismo que,

> (...) resulta tanto de pressões formais quanto de pressões informais exercidas sobre as organizações por outras organizações das quais elas dependem, e pelas expectativas culturais da sociedade em que as organizações atuam. Tais pressões podem ser entendidas como coerção, como persuasão, ou como um convite para se unirem em conluio.

A partir destas considerações, infere-se que as mudanças do DETRAN/MT em favor da adoção de critérios de sustentabilidade, tem se dado principalmente por meio do isomorfismo coercitivo. Isso, provavelmente, se deve ao fato de o DETRAN/MT ser uma organização da administração pública estando, desse modo, sujeito aos interesses do Estado. Nesse sentido, desde o nível federal tem havido, em certo nível, a preocupação em atender aos acordos formais e informais mundialmente estabelecidos desde as primeiras discussões sobre as questões ambientais ocorridas ainda na década de 70.

O conceito de sustentabilidade, no contexto das organizações, está relacionado a um novo modelo de gestão de negócios que leva em conta, no processo de tomada de decisão, além do pilar econômico, os pilares ambiental e social, sendo incorporados os conceitos de ecoeficiência no que se refere ao pilar ambiental e o de responsabilidade social para tratar do pilar social, que anteriormente eram tratados individualmente (ALMEIDA, 2007).

Embora a ideia dos pilares tenha sido contemplada inicialmente no conceito de desenvolvimento sustentável publicado no relatório de Brundtland, este não o fez de modo integrado, tendo sido esta contribuição dada posteriormente por Elkington no contexto das empresas (FROEHLICH; BITENCOURT, 2016).

Ao sugerir que as empresas avaliassem os resultados não somente com base no desempenho financeiro, mas também sob o ponto de vista de seu impacto sobre a economia, sobre o meio ambiente e sobre a sociedade, Elkington (1997), propõe um modelo conhecido como Tripé da Sustentabilidade, ou seja, Triple Bottom Line (TBL) que operacionaliza a sustentabilidade nas organizações por meio das práticas que contempla (BARBIERI; CAJAZEIRA, 2009).

A partir da visão tripartite do modelo, considera-se que a articulação dos pilares econômico, ambiental e social, confluem para o alcance do desenvolvimento sustentável da organização. O pilar econômico compreende as estratégias de negócios, os mercados, a qualidade dos produtos e dos serviços, os custos, os resultados e as vantagens competitivas, e

de forma mais direta, pode ser entendido como a capacidade da empresa de realizar suas atividades de maneira responsável com lucratividade considerável (CORAL, 2002; DYLLICK; HOCKERTS, 2002).

O pilar ambiental encontra-se vinculado ao uso dos recursos naturais, com o objetivo de minimizar danos aos sistemas de sustentação da vida, envolve o atendimento às legislações, os impactos ambientais, os produtos ecologicamente corretos, as reciclagens, as tecnologias limpas, o tratamento de efluentes e de resíduos e a utilização sustentável de recursos naturais (CORAL, 2002; CATALISA, 2003). Envolvendo, sobretudo, uma abordagem compreensiva sobre as operações organizacionais (JAMALI, 2006).

O pilar social, de modo mais amplo, diz respeito as ações e as condições que afetam todos os membros da sociedade como, por exemplo, a pobreza, a violência, a injustiça, a educação, a saúde pública, o trabalho e os direitos humanos (WERBACH, 2010). No contexto das organizações esse pilar

> (...) refere-se às atitudes organizacionais em relação aos próprios colaboradores, fornecedores, contratados e consumidores, além de impactos na sociedade em geral, para além de seus domínios (KRAJNC; GLAVIC, 2005 apud KUZMA; DOLIVEIRA; SILVA, 2017, p. 432).

Conclui-se que a integração dos pilares faz emergir intentos organizacionais que representam a integração e os meios de viabilização dos mesmos para o alcance do desenvolvimento sustentável. Deste modo, a partir da integração entre os pilares social e econômico emerge a inserção social, entendida como o engajamento da população (ou organização) em favor do coletivo, de maneira que todos possam ter acesso à informação, alimentação, saúde, educação, habitação, trabalho, renda e dignidade. A partir da inter-relação entre os pilares econômico e ambiental, surge o conceito de ecoeficiência. A articulação entre o pilar social e o ambiental levam à justiça socioambiental, que trata da equalização da distribuição dos benefícios e dos constrangimentos impostos pela legislação ambiental, ou mesmo pelos problemas ambientais, entre diferentes grupos sociais (ELKINGTON, 1997; SAVITZ; WEBER, 2007).

2.4 GESTÃO AMBIENTAL E A CAPACIDADE DE AGÊNCIA

A intervenção humana, responsável pelo consumo de grande quantidade dos recursos naturais e consequente degradação ambiental, é também a resposta necessária às demandas de preservação ambiental da modernidade. Nesse sentido, desenvolveu-se o conceito de gestão ambiental, definido por Donaire (2012) como sendo um processo adaptativo e contínuo em que as empresas definem e redefinem seus objetivos relacionados à proteção do ambiente e à saúde de seus empregados, de seus clientes e da comunidade.

De modo mais objetivo, a gestão ambiental pode ser entendida como a administração de práticas em relação ao meio ambiente (FERREIRA, 2008). Essa é formada pela política ambiental, que consiste num conjunto de princípios visando à conservação do meio ambiente; o planejamento ambiental, que estuda a adequação da utilização, controle e proteção do meio ambiente com as aspirações da sociedade como um todo; e pelo gerenciamento ambiental, responsável por exercer as funções comentadas no planejamento ambiental e fiscalizar se todas as normas e princípios estipulados pela política ambiental estão sendo cumpridos (SEIFFERT, 2011).

Desta forma, tendo em vista que gestão ambiental compreende uma série de práticas, é evidente que sua efetivação depende da capacidade de agência tanto de atores individuais quanto coletivos. Nesse sentido, Selznick (1992, p.238) afirma que "agência denota competência, intencionalidade e calculabilidade. Ser um agente é atuar com propósito". Giddens (2003, p.11), reconhece a importância da intencionalidade para agência, contudo, enfatiza a insuficiência de tal aspecto para explicá-la. Não obstante, o autor associa a capacidade de agência à habilidade dos indivíduos em realizar determinadas coisas, ressaltando que agência subentende poder. Conforme o Oxford English Dictionary, agente pode ser definido como "alguém que exerce poder ou produz um efeito". De modo mais detalhado, entende-se que,

> "Agência" diz respeito a eventos dos quais um indivíduo é perpetrador, no sentido de que ele poderia, em qualquer fase de uma dada sequência de conduta, ter atuado de modo diferente. O que quer que tenha acontecido não o teria se esse indivíduo não tivesse interferido.

Com efeito, para Giddens (2003, p.17), ser capaz de atuar "de modo diferente" corresponde a capacidade do indivíduo em intervir no mundo, ou ainda, recursar-se a intervir

com o propósito de influenciar um processo ou um determinado estado de coisas. Tais possibilidades presumem, portanto, que:

> (...) ser um agente é ser capaz de exibir (cronicamente, no fluxo da vida cotidiana) uma gama de poderes causais, incluindo os de influenciar os manifestados por outros. A Ação depende da capacidade do indivíduo de "criar uma diferença", isto é, para exercer alguma espécie de poder.

De acordo com o exposto até aqui, no caso específico do objeto desta pesquisa, supomos o DETRAN/MT enquanto organização, bem como seus servidores enquanto indivíduos que possuem capacidade de agência para alterar uma determinada realidade por meio da adoção de práticas de gestão ambiental.

As atividades do DETRAN/MT são desenvolvidas em uma estrutura, compreendida por Giddens (2003) como "regras e recursos, ou conjuntos de relações de transformação, organizados como propriedades dos sistemas sociais". Embora visões mais deterministas vejam as estruturas como exclusivamente limitadoras da ação, conforme a noção de dualidade, trazida pela teoria da estruturação, as estruturas sociais tanto habilitam a ação quanto a limitam, jamais um ou outro. Deste modo, agência e estrutura, "longe de serem opostas, de fato se pressupõem mutuamente" (SEWELL, 1992, p. 4). Tal entendimento fica evidente nas palavras de Giddens (2003, p. 30) ao argumentar que,

> A constituição de agentes e estruturas não são dois conjuntos de fenômenos dados independentemente – um dualismo -, mas representam uma dualidade. De acordo com a noção de dualidade da estrutura, as propriedades estruturais de sistemas sociais são, ao mesmo tempo, meio e fim das práticas que eles recursivamente organizam. A estrutura não é "externa" aos indivíduos: enquanto traços mnêmicos e exemplificada em práticas sociais, é, num certo sentido, mais "interna" do que externa às suas atividades, num sentido durkheimiano, Estrutura não deve ser equiparada a restrição, a coerção, mas é sempre, simultaneamente, restritiva e facilitadora.

A crescente conscientização da sociedade acerca dos problemas ambientais tem exercido pressão sobre as empresas que têm procurado incorporar a responsabilidade socioambiental aos seus processos produtivos desenvolvendo para isso sistemas de gestão ambiental diversos. Tais sistemas podem ser compreendidos como uma metodologia por meio da qual as organizações agem de forma estruturada sobre suas operações visando garantir a proteção ao meio ambiente (OLIVEIRA; SERRA, 2010).

No que diz respeito a forma como as empresas se posicionam frente as questões ambientais, as mesmas podem realizar a gestão ambiental como um processo padrão ou como uma atitude missionária. No primeiro caso, valoriza-se a garantia de comprovação dos resultados por meio da adoção de processos gerenciais padronizados, sendo a adesão às Normas

da série ISO 14001 uma das alternativas desse tipo de visão. Os requisitos estabelecidos por tais normas possibilitam o desenvolvimento de objetivos e políticas ambientais que atendem a legislação e permitem desenvolver uma dinâmica de melhoria contínua nos processos e produtos, levando a melhores resultados financeiros, à melhoria no trato com os colaboradores e à qualificação da imagem pública da empresa, aumentando a satisfação dos clientes (DALMORO e CYRNE, 2017).

Dentre as principais motivações que levam as empresas a adotarem práticas padronizadas de gestão estão, por exemplo: informar aos agentes reguladores (governo, compradores e fornecedores) como a empresa lida com a questão ambiental (JOHNSTONE; LABONNE, 2009); demonstrar preocupação com a melhoria de capacidades internas, estabelecendo metas que levem a uma vantagem competitiva no que concerne à questão ambiental (SHARMA; VREDENBURG, 1998), bem como dar resposta a padrões ambientais mandatórios de terceiros, que condicionam a empresa a adotar práticas ambientais (GRYBAITE; TVARONAVICIENE, 2009).

A gestão ambiental como um processo padrão resulta, portanto, na construção de um ambiente institucional e de estruturas que garantam padrões mínimos de responsabilidade ambiental no comportamento das organizações e na cadeia de valor como um todo por meio de comportamentos responsivos às demandas de terceiros (governo e fornecedores) (DALMORO; CYRNE, 2017).

Críticas têm sido feitas à adoção de modelos de gestão ambiental padronizados pelas empresas, no sentido de que estas somente reproduzem de forma obediente padrões legais ou códigos de conduta moralmente difundidos na sociedade (JAMALI; LUND-THOMSEN; JEPPESEN, 2015).

Em sentido oposto à adoção de práticas padronizadas de gestão ambiental está a visão da gestão ambiental como uma atitude missionária, caracterizada por uma postura proativa por parte da empresa no que concerne às questões ambientais, buscando ir além das exigências básicas (GRYBAITE; TVARONAVICIENE, 2009), assumindo para si o papel de agente no desenvolvimento e na promoção da preservação ambiental por meio de uma agenda positiva e autônoma (JAMALI; LUND-THOMSEN; JEPPESEN, 2015).

O modo como as empresas utilizam a comunicação para disseminar suas ações e promover uma consciência ambiental é apontado como uma das formas de se verificar se as mesmas possuem ou não uma atitude proativa na gestão ambiental (LAWLER et al., 2006; FAZEY et al., 2012). A comunicação entre empresas e diferentes atores da sociedade contribui

ainda para facilitar o compartilhamento de práticas bem-sucedidas, disseminando uma percepção positiva de que a gestão ambiental pode ir além de uma resposta coercitiva a padrões exigidos por leis e regulamentos (RELANO, 2008; RUZEVICIUS, 2009; ZUTSHI; SOHAL, 2004).

Segundo Barbieri (2007), independente da proposta de gestão ambiental adotada, no mínimo três dimensões devem estar incluídas: (1) espacial, é aquela onde se espera que as ações de gestão tenham eficácia; (2) questões ambientais, que delimita tais questões às quais as ações se destinam; e (3) iniciativa, que diz respeito aos agentes que tomaram as iniciativas de gestão.

O setor público, no desempenho de suas atividades, é responsável pelo consumo de grande quantidade de recursos naturais e também causador de diversos impactos ambientais (WILSON; GAME, 2006), nesse sentido, assim como as instituições privadas, as públicas tem o dever de seguir a legislação no que diz respeito ao meio ambiente, isto quer dizer, atender às leis e aplicar a sustentabilidade ambiental o máximo que for viável (SALDANO; CASAGRANDE; UHLMANN, 2010).

A gestão ambiental no setor público é aquela conduzida segundo uma política pública ambiental. Através de um conjunto de objetivos, diretrizes e instrumentos de ação, que o poder público dispõe, para produzir efeitos desejáveis sobre o meio ambiente (BARBIERI, 2007).

Em comparação com as empresas privadas, na esfera pública, a gestão ambiental nas organizações ocorre de maneira diferenciada, uma vez que, a utilização de legislações não é apenas orientadora, mas possui poder de cobrança, disciplina e punição. Vê-se, também, a relação da gestão ambiental com um processo educativo, de mudança de atitude, que deve promover além da preservação do meio ambiente uma melhor qualidade de vida (DIAS, 2006; FERREIRA et al., 2008; BONISSONI et al., 2009).

No artigo 225 da Constituição Federal, está explícito o dever do poder público e a da sociedade em defender e preservar o meio ambiente, bem como, realizar estudos sobre impacto ambiental para a instalação de quaisquer atividades que venham causar significativa degradação ao meio ambiente. As competências dos entes federados para legislar sobre matéria ambiental são atribuídas pelos artigos de 21 a 24 da Constituição brasileira.

Em consonância ao que legisla a Constituição, Rêgo et al. (2011) afirmam que as organizações públicas têm a necessidade e o dever de nortear, regular e administrar o meio ambiente enquanto patrimônio público, assumindo a responsabilidade na busca do desenvolvimento sustentável. Deste modo, tendo as instituições públicas a missão de promover o bem-estar social, as mesmas devem responder às exigências da sociedade, acerca dos aspectos

ambientais (BARATA; KLIGERMAN; GOMEZ, 2007). Sendo assim, a administração pública tem um papel estratégico na promoção e na indicação de novos padrões de produção e de consumo, devendo ser exemplo na redução de impactos socioambientais negativos gerados em suas atividades (MMA, 2008).

No que diz respeito a implantação de práticas de gestão ambiental no setor público, as principais iniciativas envolvem a adoção de sistemas de gestão ambiental (SGA), auditorias ambientais e avaliação de desempenho ambiental, incluindo mensuração e comunicação dos resultados. Todavia, a maior parte dessas ações está centrada na adoção de um SGA (RAMOS et al., 2009). O SGA do setor público, geralmente consiste na formulação, planejamento, implantação e revisão das políticas ambientais, a qual se destina a ajudar as unidades para reduzirem os impactos ambientais de suas operações (ARIMURA; HIBIKI; KATAYAMA, 2008).

Dentre os inúmeros benefícios que a gestão ambiental pode proporcionar às repartições públicas estão: a redução do consumo de água, energia e outros insumos; a reciclagem, venda e aproveitamento e resíduos, e diminuição de efluentes; a melhoria da imagem institucional e melhoria nas relações de trabalho (CAGNIN, 2000).

2.4.1 Normas da série ISO 14.000 e o modelo de sistema de gestão ambiental

A International Organization for Standardization (ISO) é uma organização internacional privada, sem fins lucrativos, composta por cerca de 140 associações, criada em 1946 com sede em Genebra, Suíça. A referida organização tem por objetivo elaborar normas de fabricação, comércio e comunicações, estabelecendo padrões mínimos de aceitação (BARBIERI, 2004; TIBOR; FELDMAN, 1996). No Brasil, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é representante da ISO, além de ser membro fundador desta organização. (ABNT, 2006).

Em face das discussões sobre os problemas ambientais e de como promover o desenvolvimento econômico frente a esse cenário, criou-se as normas ISO 14000, as quais procuram desenvolver uma abordagem organizacional que conduza a uma gestão ambiental efetiva (SEIFFERT, 2011).

Em 1993, a Diretoria Executiva da ISO instituiu a formação de um Comitê Técnico TC 207, dedicado ao desenvolvimento de normas voltadas à gestão ambiental. Tais normas

abordam: sistemas de gestão ambiental (SGA), auditorias ambientais, avaliação do desempenho ambiental, rotulagem ambiental, análise do ciclo de vida (ACV), aspectos ambientais em normas de produtos, termos e definições (TESSER; BAHÚ; FERNANDES, 2006).

De forma genérica, as normas da família ISO 14000 podem ser divididas em dois grandes grupos: aquelas direcionadas para o sistema organizacional e aquelas voltadas para os produtos (TIBOR; FELDMAN, 1996), sendo que das vinte e oito normas que compõem a série, apenas as normas ISO 14001 (Sistema de Gestão Ambiental) e ISO 14040 (Análise do Ciclo de Vida) possuem caráter normativo e são passíveis de certificação (TESSER; BAHÚ; FERNANDES, 2006).

A norma ISO 14001 é o documento base da série de padrões ISO 14000, internacionalmente reconhecidos, que estrutura o sistema de gestão ambiental de uma organização, sendo este definido pela referida norma como "a parte de um sistema da gestão de uma organização utilizada para desenvolver e implementar sua política ambiental e para gerenciar seus aspectos ambientais" (ABNT, 2004, p. 2).

A série ISO 14000 está baseada na metodologia Plan-Do-Check-Act (PDCA – Planejar, Executar, Verificar e Agir), descrita da seguinte maneira: *planejar* estabelece os objetivos e processos necessários para atingir os resultados conforme política ambiental; *executar* implementa os processos; *verificar* monitora e mede os processos de acordo com as metas, objetivos, requisitos legais e outros; e *agir*, implica a melhoria contínua do desempenho do sistema de gestão ambiental (ABNT, 2004).

Os requisitos básicos para a implementação e manutenção do sistema de gestão ambiental divide-se em cinco etapas, segundo a norma ISO 14001 (ABNT, 2004). A primeira etapa, compreende a definição de uma política ambiental comprometida com as exigências legais à melhoria contínua do atendimento das necessidades de prevenção de poluição e conformidade ambiental. A política ambiental deve ser documentada mediante registro, comunicada ao corpo de funcionários e ainda deve ser mantida disponível para o público.

A segunda etapa, refere-se ao planejamento, onde a organização formula um plano para cumprir sua Política Ambiental. Nessa fase deve ocorrer a definição de objetivos e metas consistentes com sua política e estabelecimento de um programa de gerenciamento ambiental, para atingir as metas e objetivos definidos, compatíveis com as exigências legais.

A terceira etapa está relacionada a implementação, pressupondo a criação e capacitação de mecanismos de apoio à política, objetivos e metas ambientais, devendo para isso haver a capacitação e aporte de recursos humanos, físicos e financeiros, harmonização do sistema de

gestão ambiental, estabelecimento de responsabilidade técnica e pessoal, conscientização ambiental e motivação, desenvolvimento de conhecimentos, habilidades e atitudes. Além disso são previstos os seguintes itens básicos: estrutura organizacional e responsabilidade; treinamento, conscientização e competência; comunicação; documentação do sistema de gestão ambiental; controle de documentos; controle operacional; preparação e atendimento a emergências.

A quarta etapa, refere-se a verificação e ação corretiva, permitindo o monitoramento do desempenho ambiental, possibilitando ações corretivas e preventivas, além de registros do sistema de gestão ambiental e gestão da informação. A verificação e ação corretiva é orientada por quatro características básicas do processo de gestão ambiental: monitoramento e medição de não conformidades; ações corretivas e preventivas; registros e auditoria do SGA.

A última etapa, prevê a análise crítica do sistema de gerenciamento ambiental pela alta administração. A análise deve ser documentada e permitir a revisão do gerenciamento, a alteração ou adequação das políticas e objetivos, buscando a eficácia e garantia da melhoria contínua.

Em suma, o modelo de sistema de gestão ambiental proposto pela norma ISO 14001, que conforme Oliveira e Pinheiro (2010) é um dos mais adotados em todo o mundo, permite estabelecer e avaliar a eficácia dos procedimentos destinados a definir uma política e objetivos ambientais, atingir a conformidade com eles e demonstrá-la a terceiros. A norma pretende estabelecer, por meio de uma melhoria contínua, um equilíbrio entre a proteção ambiental, a prevenção de poluição e as necessidades socioeconômicas (ABNT, 1996).

2.4.2 Programa Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P)

No intuito de integrar os princípios de responsabilidade socioambiental às atividades da Administração Pública, o governo federal, por meio do ministério do meio ambiente, criou no final de 1999 e oficializou através da portaria nº 510/2002 a Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P) (SANTOS et al., 2017; BARATA; KLIGERMAN; MINAYO-GOMEZ, 2007).

A A3P teve como pilares de sua elaboração as recomendações da Agenda 21, o princípio 8 da Declaração do Rio 92 e a Declaração de Johannesburgo. Tais iniciativas globais

estabeleceram que os países devem promover o exame e fixação de novos padrões de sustentabilidade, criando políticas públicas e estratégias que permitam novos referenciais de produção e consumo, com o objetivo de atingir o desenvolvimento sustentável (SANTOS et al., 2017; KRUGER et al., 2011). Cabe mencionar ainda que o referido programa foi reconhecido pela UNESCO em 2002, quando recebeu o prêmio "o melhor dos exemplos" na categoria meio ambiente (MMA, 2009).

Cinco objetivos norteiam a A3P, sendo estes: sensibilização dos gestores públicos; promoção da economia de recursos naturais e gastos institucionais; redução do impacto socioambiental, provocado pelas atividades cotidianas; contribuição para a revisão dos padrões de produção e consumo, assim como adoção de novos referenciais na administração pública; e melhoria da qualidade de vida. (MMA, 2009).

A fim de se atingir os objetivos a que se propõem, a A3P foi estruturada em cinco eixos temáticos: uso racional dos recursos naturais e bens públicos; gestão adequada dos resíduos gerados; qualidade de vida no ambiente de trabalho; sensibilização e capacitação dos servidores; compras públicas sustentáveis; e construções sustentáveis. Tais eixos foram desenvolvidos com base na política dos 5Rs (Reduzir, Repensar, Reaproveitar, Reciclar, Recusar consumir produtos que gerem impactos socioambientais significativos) (MMA, 2009; MMA, 2018; KRUGER et al., 2011; VIEGAS et al., 2015).

De acordo com Barata, Kligerman e Minayo-Gomez (2007), são observadas semelhanças entre alguns dos procedimentos propostos pela A3P e aqueles concebidos pela norma ISO 14001, todavia, segundo os autores sua maior ênfase está na diminuição do desperdício, através dos 3R´s, isto é: reduzir, reciclar e reutilizar a quantidade de resíduos gerados, sobretudo nos escritórios. Algumas estratégias indicadas pela ISO 14001 como: levantamentos dos aspectos e impactos ambientais ao longo do ciclo de vida da produção ou dos serviços prestados e o estabelecimento de planos de emergência, não são contemplados pela A3P.

De modo geral, para a implantação da A3P é necessário a formalização de um termo de adesão entre o Ministério do Meio Ambiente (MMA) e o órgão interessado, após isso a instituição deve criar uma comissão gestora da A3P que ficará responsável por sensibilizar os gestores sobre a importância da implementação do programa, devendo ainda planejar, executar e monitorar as ações da agenda. Depois de formada a comissão, a mesma deverá realizar um diagnóstico da situação socioambiental da instituição, tendo como base os cinco eixos temáticos propostos pela A3P. Nesta fase, espera-se que a comissão promova o diálogo entre gestores, servidores e terceirizados, a fim de garantir a coletividade e sustentabilidade das ações adotadas.

Feito o diagnóstico, elabora-se o Plano de Gestão Socioambiental (PGS), que deverá conter as ações, os objetivos e as metas, bem como os recursos físicos e financeiros necessários e disponíveis para o efetivo estabelecimento da A3P (MMA, 2018).

Além disso, de acordo com o MMA (2018), a mobilização e a sensibilização deverão ser encaradas como um processo contínuo para a implantação da A3P, sendo necessário para isso a elaboração do Plano de Sensibilização contendo as ações a serem implementadas, tais como campanhas, cursos, treinamentos, publicações de material educativo, entre outros, bem como as estratégias de comunicação entre os diversos setores. Por fim, no intuito de que haja constante avaliação e monitoramento deve-se construir um sistema de avaliação que permita verificar o desempenho das ações, identificar falhas e desenvolver novas abordagens para as atividades que não atingirem os resultados esperados, sendo importante para isso a definição de indicadores que mensurem os avanços alcançados.

Nos últimos anos, diversos estudos foram realizados com o intuito de analisar a adesão e/ou o potencial de adesão das organizações públicas ao programa A3P. Um desses estudos foi desenvolvido por Santos et al. (2017, p.1585) com objetivo de "analisar a adesão ou a potencialidade de aplicação da A3P nas secretarias de Meio Ambiente, Administração, Educação, Saúde e Urbanismo" do município de Vilhena (RO). A partir da referida pesquisa, os autores constataram que o município atende parcialmente aos requisitos da A3P, tendo desenvolvido poucas ações nesse sentido. As evidências da pesquisa indicam ainda que há um baixo nível de divulgação interna e externa o que, de acordo com Santos et al. (2017), é incompatível com o desenvolvimento socioeconômico do município. Todavia, os autores enfatizam que a cidade possui capacidade e potencial para a implantação da A3P.

De modo semelhante, Rego, Pimenta e Saraiva (2011, p. 31) realizaram uma pesquisa com objetivo de "analisar a situação da administração pública para implantação da A3P nas secretarias de finanças, infraestrutura, saúde e meio ambiente e urbanismo do município de São Gonçalo do Amarante/RN". Os resultados obtidos por meio desta apontaram que determinadas secretarias do município já desenvolviam algumas iniciativas relacionadas ao uso racional dos recursos naturais e qualidade de vida no trabalho previstas pelo programa A3P. Segundo os autores, tais achados revelam a potencialidade de aplicação da A3P no município estudado e desse modo, a possibilidade de instauração de um processo de construção de uma nova cultura institucional.

Similarmente, outros três estudos procuraram analisar a adesão de organizações públicas às diretrizes propostas pelo programa A3P. Esses estudos têm em comum o fato de que as

organizações pesquisadas são instituições federais de ensino superior (IFES). No caso da pesquisa desenvolvida por Kruger et al. (2011), foi averiguado que apesar da instituição atender aos cinco objetivos propostos pelo programa A3P, eixos temáticos como a qualidade de vida no trabalho necessitam de melhorias em suas ações, enquanto que medidas relacionadas a compras sustentáveis são completamente inexistentes na organização estudada.

Nesse mesmo sentido, os resultados obtidos com a pesquisa realizada por Freitas, Borgert e Pfitscher (2011) também indicam uma adesão parcial a A3P. Segundo os autores a aderência total ao programa é inviabilizada "pelas dificuldades de sensibilização e capacitação dos *stakeholders*; sensibilização e motivação dos gestores para a implantação da A3P; e questões relacionadas à gestão de resíduos e licitações sustentáveis" (FREITAS; BORGERT; PFITSCHER, 2011, p. 1). O estudo supracitado evidencia ainda que a IFES não possui políticas ambientais claramente definidas e as ações socioambientais desenvolvidas por algumas unidades da organização são isoladas.

De maneira idêntica aos estudos já mencionados envolvendo IFES, a pesquisa desenvolvida por Viegas et al. (2015) aponta que a adequação da IFES investigada pelos autores às diretrizes da A3P é parcial. Conforme as evidências da pesquisa indicam, ações relativas aos eixos temáticos que envolvem a destinação adequada de resíduos, uso racional dos recursos naturais e compras sustentáveis são inexistentes. Já as ações relativas ao eixo qualidade de vida no ambiente de trabalho foram as que apresentaram maior congruência com as diretivas da A3P. Apesar da baixa adesão das IFES analisada às diretrizes do programa A3P, Viegas et al. (2015, p. 7) enfatizam "a importância da agenda como fator condicionante à construção de uma organização sustentável".

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 TIPO DE ESTUDO

De acordo com Silveira e Córdova (2009), a pesquisa pode ser definida quanto a sua abordagem, natureza, objetivos e procedimentos. Nesse sentido, esta pesquisa consiste em um estudo qualitativo, aplicado, exploratório, bibliográfico, documental e de campo.

No intuito de compreender como se dá a adoção das práticas de gestão ambiental a partir da legislação vigente e da atuação do Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso optou-se por um estudo exploratório. Segundo Gil (2007), este tipo de pesquisa proporciona maior familiaridade com o problema, tornando-o mais explícito, possibilitando ainda a construção de hipóteses, de forma a proporcionar uma visão geral, de tipo aproximativo, sobre determinado fato.

Considerando que a pesquisa exploratória costuma envolver o levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado e análise de exemplos que estimulem a compreensão (GIL, 2007), entende-se que este tipo de estudo está intimamente relacionado às pesquisas bibliográficas, vinculando-se também às pesquisas documentais e de campo.

Neste estudo, a pesquisa bibliográfica é considerada conforme a definição de Fonseca (2002, p. 32), que concebe tal pesquisa como aquela que é realizada "a partir de levantamento de referências teóricas já analisadas e publicadas por meios escritos e eletrônicos, como livros, artigos científicos, páginas de web sites". Segundo o mesmo autor, a pesquisa bibliográfica permite ao pesquisador obter informações ou conhecimentos prévios sobre o problema que se pretende investigar.

Por outro lado, embora a pesquisa documental apresente caminhos semelhantes ao da pesquisa bibliográfica, as mesmas diferem entre si, pois enquanto a pesquisa bibliográfica utiliza de fontes formadas por materiais já elaborado, a pesquisa documental por sua vez, serve-se de fontes mais diversificadas e dispersas, que não receberam tratamento analítico, tais como: tabelas estatísticas, jornais, revistas, relatórios, documentos oficiais e outros (FONSECA, 2002).

A escolha da pesquisa documental, enquanto procedimento metodológico, se deve ao fato desta possibilitar a coleta de maior quantidade de dados em menor tempo, quando comparada a outros métodos. Considerou-se também para a tomada desta decisão, as vantagens apontadas por Gil (2007), que ressalta ser a pesquisa documental "fonte rica e estável de dados", não implicando em altos custos, nem exigindo contato com os sujeitos da pesquisa, possibilitando ainda, uma leitura aprofundada das fontes.

A pesquisa de campo, que também foi utilizada nesta pesquisa caracteriza-se, segundo Fonseca (2002), por investigações em que, além de recorrer à pesquisa bibliográfica e/ou documental também são realizadas coletas de dados junto às pessoas, podendo utilizar para isso recursos de diferentes tipos de pesquisa como: pesquisa *ex-post-facto*, pesquisa-ação, pesquisa participante, e outros.

Por reconhecer a limitação dos métodos de pesquisa, e refletindo a partir "da afirmação, segundo a qual há tantos modos de conhecer quanto os de ser (isto é, de afecções, de experiências, de 'verbos'), decorre que o conhecimento conceitual-representacional é um e apenas um modo possível de conhecer". (NIETZSCHE, 2008, p. 261). Considerando, portanto, que nenhuma pesquisa consegue dar conta de toda a realidade não se pretende esgotar o tema, mas sim abrir o caminho para que o problema seja abordado por diferentes perspectivas.

3.2 DELIMITAÇÃO DA PESQUISA

Esta pesquisa teve como alvo o Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso (DETRAN/MT), autarquia da administração indireta do estado de Mato Grosso, criada por meio da lei nº 2.626, de 07 de julho de 1966. O órgão possui sua sede localizada na capital do estado em Cuiabá, contando ainda com 62 circunscrições regionais de trânsito (CIRETRANs) e 14 núcleos de atendimento distribuídos nos municípios de Mato Grosso.

O DETRAN tem a sua competência e atribuições definidas pelo atual Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, sua finalidade resume-se em:

> planejar, direcionar, controlar, fiscalizar, disciplinar e executar os serviços relativos ao trânsito em todo o território do Estado de Mato Grosso, inclusive promover campanhas educativas para o trânsito, integrando-se ao Sistema Nacional de Trânsito (DETRAN, 2018, s/p).

A atual estrutura organizacional básica e setorial do DETRAN/MT foi estabelecida pelo Decreto nº 138, de 14 de junho de 2019 e está representada pelo organograma abaixo (Figura 1).

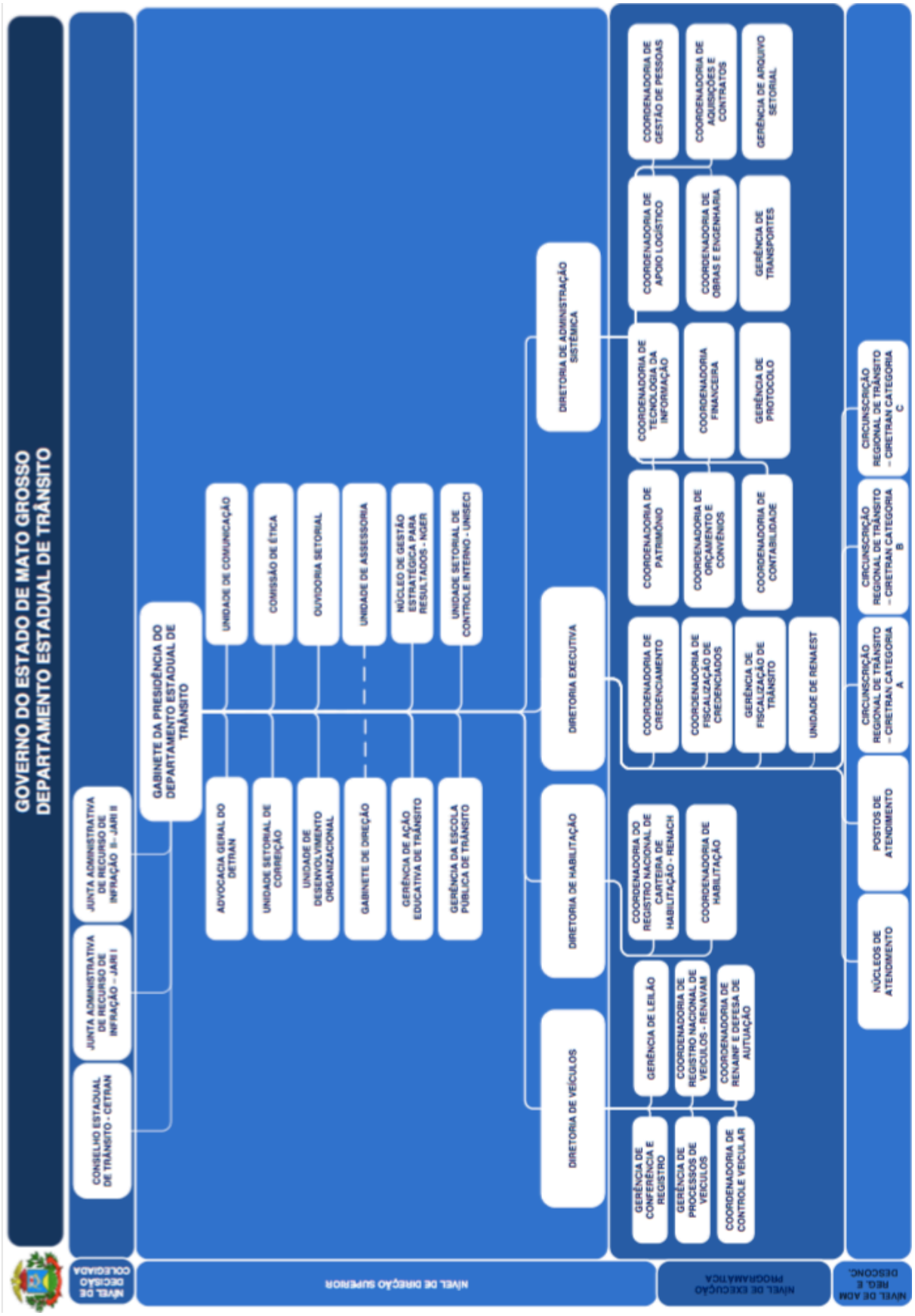

Figura 1 – Estrutura organizacional do DETRAN/MT. Fonte: DETRAN/MT (2019**)**

3.3 COLETA DE DADOS

Os dados que subsidiaram a pesquisa foram coletados em sites oficiais dos governos do estado e federal, por meio dos quais se teve acesso a leis, resoluções e portarias, bem como a notícias de ações realizadas pelo DETRAN/MT. Também foram levantados dados através dos materiais fornecidos diretamente pelo DETRAN/MT, dentre os quais citam-se: ofícios, planos de ação e outros documentos gerados por ocasião da implantação do sistema de gestão ambiental.

As entrevistas tiveram um papel fundamental na investigação do problema desta pesquisa. Em relação ao emprego da entrevista enquanto técnica de coleta de dados Ribeiro (2008, p. 141) afirma que esta é:

> A técnica mais pertinente quando o pesquisador quer obter informações a respeito do seu objeto, que permitam conhecer sobre atitudes, sentimentos e valores subjacentes ao comportamento, o que significa que se pode ir além das descrições das ações, incorporando novas fontes para a interpretação dos resultados pelos próprios entrevistadores.

Assim, foram realizadas entrevistadas semiestruturadas com gestores e servidores lotados na sede do DETRAN/MT em Cuiabá, e também nas CIRETRANs de Rondonópolis e Pedra Preta. A escolha por representantes destes dois grupos pretendeu evidenciar as diferentes posturas e opiniões que pudessem estar relacionadas a posição que ocupam na hierarquia da organização. A seleção das referidas unidades, buscou levar em conta que a sede do DETRAN/MT e suas unidades descentralizadas possuem características singulares, tanto em relação as atividades realizadas quanto aos recursos disponíveis. No que diz respeito aos locais escolhidos, tal seleção também tencionou manter a representatividade por considerar que a capital (Cuiabá), uma cidade polo (Rondonópolis) e uma pequena cidade do interior (Pedra Preta) possuem realidades distintas.

A realização das entrevistas ocorreu efetivamente após a aprovação do projeto deste estudo pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Mato Grosso, conforme o parecer consubstanciado nº 3.334.636. A realização da pesquisa se condicionou ainda a obtenção da carta de anuência do DETRAN/MT, bem como a assinatura do termo de consentimento livre e esclarecido pelos participantes onde, dentre outras informações, estava expresso o objetivo da pesquisa, os benefícios e os potenciais riscos a estes. Assim, foram entrevistadas quatro pessoas nas CIRETRANs de Rondonópolis e Pedra Preta e oito pessoas na

sede do DETRAN/MT em Cuiabá, totalizando 16 pessoas. Por meio do roteiro de entrevista procurou-se abordar questões relacionadas às iniciativas da gestão máxima do DETRAN/MT quanto a sustentabilidade ambiental de suas atividades meio e fim. O roteiro também contemplou questões relativas às ações sustentáveis de iniciativa das unidades do interior, às práticas ambientais adotadas individualmente pelos servidores, bem como à motivação deste para a adoção dessas práticas. Apesar do roteiro possuir uma base de perguntas comum, utilizou-se de liberdade para adequar determinadas questões a realidade dos diferentes grupos entrevistados procurando, assim, considerar a atividade que desempenham na autarquia. Por vezes, as questões foram complementadas por outras quando se entendia conveniente esclarecer algum ponto mau compreendido. As entrevistas foram gravadas e transcritas literalmente.

3.4 ANÁLISE DOS DADOS

Para a análise dos dados coletados tanto por meio do levantamento documental, quanto das entrevistas, realizou-se a análise de conteúdo. De acordo com Bardin (1979, p. 42), este tipo de análise:

> Representa um conjunto de técnicas de análise das comunicações que visam a obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção e recepção dessas mensagens.

Segundo Bardin (1979), a operacionalização da análise do conteúdo ocorre por meio de três etapas: pré-análise; exploração do material ou codificação e tratamento dos resultados obtidos/interpretação.

A etapa da pré-análise tem por objetivo básico a organização. Nesta fase busca-se operacionalizar e sistematizar as ideias iniciais, de modo a conduzir com precisão o desenvolvimento das operações sucessivas em um plano de análise. Todavia, apesar da necessidade de que o programa estabelecido seja preciso, este deve também manter-se flexível permitindo, desta forma, a introdução de novos procedimentos no decorrer da análise.

Assim, na prática, as atividades desenvolvidas na etapa da pré-análise com vistas a organização da análise são: a leitura flutuante, a escolha dos documentos, a formulação das hipóteses e dos objetivos, a referenciação dos índices e a elaboração de indicadores bem como

a preparação do material. É nessa etapa que se dá a constituição de um *corpus*, definido por Bardin (1979, p. 96) como, "o conjunto dos documentos tidos em conta para serem submetidos aos procedimentos analíticos". Tal constituição envolve escolhas, seleções e regras dentre as quais destacam-se: as regras da exaustividade; da representatividade; da homogeneidade e da pertinência.

A segunda etapa da análise de conteúdo compreende a exploração do material e consiste na execução das operações delineadas na primeira etapa por meio da administração sistemática das decisões tomadas. Esta fase envolve operações de "codificação, desconto ou enumeração, em função de regras previamente formuladas" (BARDIN, 1979, p. 101). Durante a exploração do *corpus* da pesquisa, "o investigador busca encontrar categorias que são expressões ou palavras significativas em função das quais o conteúdo de uma fala será organizado" (CAVALCANTE; CALIXTO; PINHEIRO, 2014, p. 16). Tal aprofundamento da análise, que é orientada pelas hipóteses e pelo referencial teórico, possibilita o surgimento de quadros de referências por meio dos quais procura-se obter "sínteses coincidentes e divergentes de ideias" (TRIVINOS, 1987 apud SILVA; GOBBI; SIMÃO, 2005, p. 75).

A última etapa da análise refere-se ao tratamento dos resultados obtidos e sua interpretação, compreendendo a análise propriamente dita. Conforme Bardin (1979), nessa fase operações estatísticas simples e complexas podem ser utilizadas de modo a permitir que as informações fornecidas pela análise sejam condensadas e colocadas em relevo. Tendo resultados significativos e válidos à sua disposição, o analista pode seguir propondo inferências e interpretações relativas aos objetivos previstos ou referentes a novas descobertas. A respeito dessa etapa, Minayo (2007) afirma que a proposição de inferências e interpretações se inter-relacionam com o quadro teórico delineado incialmente ou ainda com novas dimensões teóricas e interpretativas sugeridas pela análise do material.

Assim, tendo o referido suporte teórico, procedeu-se a análise prática do conteúdo das entrevistas realizadas. Desse modo, as transcrições foram transferidas para uma planilha de Excel com a finalidade de identificar os fragmentos de fala com significado, as questões intrigantes e os temas abordados em cada fragmento. Tais trechos com significado foram submetidos a sucessivas categorizações, ao final das quais foram obtidas sete categorias, sendo o resultado da análise destas apresentado a seguir.

4. APRESENTAÇÃO DOS DADOS E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O processo de análise dos dados propiciou sua representatividade em sete categorias e com as quais foram desenvolvidas discussões à luz do referencial teórico e das legislações já apresentados. Com a finalidade de favorecer a compreensão do leitor quanto ao contexto da fala dos entrevistados, apresenta-se abaixo o quadro com uma breve caracterização destes.

Tabela 1 – Caracterização dos entrevistados na pesquisa conforme a área e local de atuação.

Entrevistados	Área e local de atuação
E1	Atua como vistoriador da 41ª CIRETRAN de Pedra Preta
E2	Atua no atendimento ao público na 41ª CIRETRAN de Pedra Preta
E3	Atua como gestor na 41ª CIRETRAN de Pedra Preta
E4	Atua como gestor do Núcleo de vistoria da 2ª CIRETRAN de Rondonópolis
E5	Analista de serviço de trânsito na 2ª CIRETRAN de Rondonópolis
E6	Atua no atendimento ao público na 2ª CIRETRAN de Rondonópolis
E7	Atua na auditoria de processos na 2ª CIRETRAN de Rondonópolis
E8	Atua como gestor na 2ª CIRETRAN de Rondonópolis
E9	Atua na Escola Pública de Trânsito na sede do DETRAN/MT
E10	Atua na Escola Pública de Trânsito na sede do DETRAN/MT
E11	Atua na área de gestão de pessoas na sede do DETRAN/MT
E12	Atua na área de tecnologia da informação na sede do DETRAN/MT
E13	Atua no setor de patrimônio na sede do DETRAN/MT
E14	Atua na área de fiscalização de trânsito na sede do DETRAN/MT
E15	Gestor na sede do DETRAN/MT
E16	Gestor na sede do DETRAN/MT

Fonte: A autora (2019)

4.1 CATEGORIA LEGISLAÇÃO VIGENTE

Para esta categoria, procurou-se investigar, a partir da perspectiva dos entrevistados, o modo como a legislação e outras normas, que regem a atividade do DETRAN/MT, instruem a incorporação da sustentabilidade ambiental em seus procedimentos. Assume-se que, nesta categoria, o foco está sobre a legislação e demais normas relativas às atividades-fim, ou seja, aquelas relacionadas ao trânsito. Todavia, em determinados momentos se evidencia que os entrevistados abordam o tema de modo geral, englobando também aspectos relativos as atividades-meio.

Sobre a forma como o DETRAN/MT observa os aspectos relacionados à preservação ambiental previstos na legislação vigente, o entrevistado E5 afirma que, apesar de reconhecer um esforço legal onde as regras impulsionam as instituições em geral para uma responsabilidade cada vez maior, o mesmo aponta que o órgão está em processo de adequação às exigências legais. Conforme E5, "[…] o DETRAN provavelmente […] tem o conhecimento das exigências, mas eu vejo ainda bem longe de ser o que precisa ser diante da legislação exposta."Assim, a fala do entrevistado E5, evidencia as pressões formais exercidas sobre o DETRAN/MT, por meio de ordens governamentais superiores, no sentido de conduzi-lo a mudança por meio do isomorfismo coercitivo (DIMAGGIO; POWELL, 2005). Todavia, a institucionalização das práticas propostas por organizações superiores depende da capacidade de agência do órgão o que, de acordo com Selznick (1992), envolve competência, intencionalidade e calculabilidade dos atores.

Nesse sentido, E5 prossegue expondo que, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), as atividades do DETRAN se desenvolvem sobre o tripé fiscalização, educação para o trânsito e engenharia de tráfego, devendo a sustentabilidade ambiental ser observada nos trabalhos desenvolvidos em cada um desses seguimentos. Contudo, o entrevistado constata que dentre os três segmentos mencionados a componente fiscalização é aquela onde mais se percebe a inserção da variável ambiental pelo CTB.

> […]. Quando nós falamos do tripé fiscalização, e aí nós temos um arcabouço bem grande em relação ao CTB, que traz a obrigação dos condutores, a responsabilidade com o meio ambiente, inclusive é um dos primórdios ali do CTB é isso né? É a preocupação com a sua vida, com o meio ambiente, então aí nós temos práticas de condutores que são fiscalizados, práticas de condutores que vão contrários à questão do meio ambiente. Passa por atos do condutor e passa por questão veicular, e aí quando eu falo questão veicular,

eu falo da redução dos gases e poluentes [...]. (E5)

Assim, entende-se que leis como as citadas por E5, podem ser definidas como sendo um tipo de instituição que, segundo Hodgson (2011), é um sistema de regras sociais que estruturam as interações sociais. A esse respeito, Giddens (2003) ressalta que tais regras estão relacionadas tanto com a constituição do significado, quanto com o sancionamento dos modos de conduta social, conforme indicado por Hodgson (2011). Todavia, apesar do caráter coercitivo das regras mencionadas ao longo desta categoria, a expressão destas na prática depende da capacidade de agência dos atores sociais, que de acordo com Giddens (2003, p.17) diz respeito a "ser capaz de intervir no mundo, ou abster-se de tal intervenção, com o efeito de influenciar um processo ou estado específico de coisas".

Conforme mencionado por E5, o Art. 1º, parágrafo 5º do CTB, dispõe que os órgãos e entidades de trânsito devem priorizar em suas ações a defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente. Ademais, diversos outros artigos preveem a imposição de penalidade àqueles usuários que cometam ações que agridam o meio ambiente. A esse respeito, o artigo 230, inciso XVIII do CTB estabelece como infração grave conduzir veículo "em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104" (BRASIL, 1997, p. 83). De modo semelhante, artigos como 171, 172, 226, 227, 228, 229, 230 (incisos XI e XVIII), 231 (incisos I, II e III) e 245, preveem penalidades para infrações de trânsito que envolvem a agressão tanto ativa, quanto passiva ao meio ambiente. Além disso, o CTB estipula outras condições para a circulação de veículos de modo a reduzir os impactos ambientais causado pelo trânsito. A título de exemplo, o parágrafo único do artigo 98 do CTB determina que os veículos que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruídos previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN. Outrossim, demais disposições do CTB também estabelecem critérios para a circulação de veículos de modo a coibir danos ao meio ambientes conforme expressos nos artigos, 22 (inciso XV), 102, 104, 105 (inciso V), 113, 124 (incisos IV, X e XI) e 131 (parágrafos 2º e 3º).

Outra questão mencionada por alguns dos entrevistados se refere a exigência legal da inserção do tema meio ambiente no currículo dos cursos de formação de condutores, a esse respeito o entrevistado E16 expoem que,

> […], na letra fria se você pega a resolução lá está escrito né? Tanto na formação teórica quanto na formação prática você tem que trabalhar o meio ambiente, então, é cidadania e meio ambiente que é a temática abordada com

> os alunos em processo de formação de condutor […]. (E16)

A obrigatoriedade de abordar a temática ambiental nos cursos de formação de condutores está prevista no artigo 148 do CTB em seu parágrafo 1º que prescreve que "a formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito" (BRASIL, 1997, p. 62). Tal disposição é regulamentada pela Resolução nº 285, de 29 de julho de 2008 do CONTRAN, que altera e complementa o anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 dos cursos para habilitação de condutores. Os cursos de que trata a resolução se referem aqueles destinados à formação para a habilitação de condutores de veículos automotores; mudança de categoria; adição de categoria; atualização para renovação da CNH; reciclagem para condutores infratores; especialização para condutores de veículos e a atualização destes. Nota-se que a abordagem didático-pedagógica proposta pela referida resolução é comum para todos os cursos e consoante ao disposto no artigo 1, parágrafo 5º e no próprio artigo 148, parágrafo 1º do CTB, definindo que "os conteúdos devem ser relacionados à realidade do trânsito, procurando desenvolver valores de respeito ao outro, ao ambiente e à vida, de solidariedade e de controle das emoções" (BRASIL, 1997, p.5).

Entretanto, a respeito do modo como o tema meio ambiente está inserido na estrutura curricular dos cursos mencionados, observa-se que este se dá de forma diferenciada entre os cursos. Ao analisar a estrutura curricular dos cursos de mudança de categoria e adição de categoria, nota-se que não é exigido uma abordagem específica da temática meio ambiente. Tal situação provavelmente se dá pelo fato de que tais cursos se restringem a prática veicular ou, ainda, por se pressupor que por se tratar de cursos destinados a condutores já habilitados em outra categoria estes tenham participado de aulas teóricas onde fazia parte do currículo. No caso do curso de reciclagem de condutores infratores, o tema meio ambiente é abordado a partir da perspectiva legal das determinações do CTB sobre esse aspecto. Em contraste, o currículo dos demais cursos traz o tema de modo explícito. Nestes, o tema meio ambiente é tratado como noções de proteção e respeito ao meio ambiente e envolve assuntos como,

> - O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
> -Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
> - Emissão de gases;
> - Emissão de partículas (fumaça);
> - Emissão sonora;
> - Manutenção preventiva do automóvel e da motocicleta para preservação do meio ambiente […]. (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2008, p.4)

Ao abordar o modo como as leis e demais normas vigentes impulsionam o DETRAN/MT a adequação às exigências de sustentabilidade ambiental, o entrevistado E16 aponta que aquelas editadas por órgão ambientais federais e estaduais são as que exercem maior influência.

> Na verdade, o instrumento legal que norteia a nossa necessidade de implementar políticas públicas voltadas à sustentabilidade, meio ambiente, equilíbrio ela é mais relacionada a legislação mesmo ordinária federal né? São os conselhos de meio ambiente, assim, SEMA, CONSEMA e os outros que regulam e acabam tendo aplicabilidade a todos os órgãos públicos […]. (E16)

Portanto, de acordo com a perspectiva da relação entre agência e estrutura apresentada na teoria da estruturação de Giddens (2003), entende-se que "as instituições emergem de uma dinâmica na qual os indivíduos são formados pelas forças institucionais e agem nos seus ambientes institucionais de maneira a transformá-los" (AUGUSTO, 2007, p. 8).

Apesar de não mencionada pelo entrevistado, a Portaria nº 098, de 6 de maio de 2015, publicada pelo DETRAN/MT, traz contribuições relevantes para a gestão ambiental do órgão no que se refere ao aspecto normativo. A referida portaria se fundamenta no direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e no dever do poder público e da coletividade em defendê-lo e preservá-lo, conforme estabelecido pelo artigo 225 da Constituição Federal. Apoia-se ainda no artigo 263, incisos I e XVIII da Constituição do Estado do Mato Grosso, que impõe a utilização de fontes de energia alternativas, não poluentes e de tecnologias poupadoras de energia.

Deste modo, seguindo as orientações descritas na Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P), buscou-se promover e implementar políticas públicas na área ambiental por meio da Portaria nº 098, de 6 de maio de 2015. Para isso, foram determinadas práticas a serem adotadas pelos servidores em sua rotina como: a impressão e a reprografia de documentos em frente e verso; a formatação de documentos a fim de evitar espaços em branco e vias desnecessárias; uso de configurações de impressão mais econômicas; uso preferencial de meio eletrônico para a comunicações oficiais internas, convites e/ou convocações e encaminhamento de manuais, informativos, decretos, portarias e materias didáticos. A portaria também determina a substituição do uso dos copos descartáveis por copos reutilizáveis pelos servidores, sendo os copos descartáveis destinados apenas aos usuários do DETRAN/MT.

No que diz respeito aos procedimentos a serem adotados pelas unidades administrativas e pela Coordenadoria de Patrimônio para a solicitação e fornecimento de materiais de consumo, a mesma portaria determina que: a solicitação de materiais deve observar a quantidade

necessária para o prazo de três meses; o fornecimento de materiais deve ser baseado na média de consumo pela unidade no período dos últimos seis meses; os materiais de expediente e gráficos não utilizados deverão ser devolvidos para a redistribuição à outras unidades; o nome legível, número de matrícula, assinatura ou rubrica do responsável pela unidade demandante seja consignado por escrito com a expressa definição do quantitativo e justificativa acerca da real necessidade da demanda do material requerido.

A portaria também disciplina o uso de veículos oficiais na realização de serviços externos. Para a utilização racional dos mesmos é estabelecido que a Gerência de Transporte deverá avaliar o trajeto a ser percorrido e indicar o automóvel mais compatível e econômico a ser utilizado naquela atividade, conforme as características das vias a serem utilizadas e a finalidade do serviço a ser executado.

Outra questão definida pela portaria, concerne ao dever dos diretores, chefes e gerentes em fiscalizar, orientar e acompanhar a adoção dos procedimentos elencados, além de estabelecer e orientar os servidores sob sua subordinação quanto a outros critérios relacionados ao uso racional de equipamentos, bens de consumo, energia elétrica, veículos e outros bens da autarquia.

Além das determinações já mencionadas, é estipulado na portaria o prazo máximo de 180 dias para a apresentação de projeto para o gerenciamento adequado dos resíduos descartados pelo DETRAN/MT, bem como os procedimentos legais a serem adotados para a destinação destes materiais às associações e cooperativas de catadores.

Por fim, a portaria também deixa claro em seu artigo 7, parágrafo 2º que, os envolvidos em constatada situação de desperdício ou uso irracional dos bens de consumo, estarão sujeitos às providências cabíveis a serem adotadas pelas Unidades Setoriais de Controle Interno e Correição do DETRAN/MT.

Em síntese, percebe-se que a portaria determina a adoção de ações que tem implicações diretas no modo como as atividades rotineiras do servidor são desempenhadas, envolvendo, portanto, mudança de hábitos que podem estar profundamente arraigados na prática dos servidores. Apesar dos procedimentos propostos pela portaria terem o potencial de contribuir substancialmente para a economia de recursos tanto ambientais quanto financeiros, ações efetivas na área da gestão ambiental dependem também de ações de educação ambiental para a sensibilização de todos os envolvidos, conforme indicado pelo próprio Programa A3P no qual a própria portaria afirma se basear. Neste sentido, nota-se que o instrumento administrativo sob análise tem seu foco, sobretudo, nos aspectos relacionados ao uso racional dos recursos naturais

e bens públicos, não sendo observado nesta e nem em outras portarias publicadas pelo órgão nenhuma menção ao desenvolvimento de ações estruturadas na área de educação ambiental.

No que diz respeito ao modo com as leis e normas, diretamente relacionadas ao trânsito, contribuem para a adequação das atividades do DETRAN/MT aos critérios de sustentabilidade ambiental, E16 indica que nessas a preservação do meio ambiente não é o objetivo principal, mas que ao associar tais normativas às leis e normas ambientais, tal associação colabora para a promoção da sustentabilidade ambiental.

> […] nós não temos normativas específicas que falam "oh, primando pela sustentabilidade ou pela ecologia, meio ambiente e fauna e flora", mas eles produzem normativas que associadas a essa política a gente consegue integrar né? Para que a gente chega nesse denominador comum [...]. (E16)

Nesse mesmo sentido, outras falas do entrevistado E16 também explicitam que apesar de a legislação de trânsito e as normas correlatas não fundamentarem seu texto expressamente nas leis ambientais, as determinações trazidas por meio destas acabam por favorecer a preservação ambiental.

> […] quando eles editam normas, por exemplo, sobre a reciclagem, hoje um veículo pode ser leiloado a cada 60 dias e prensado a cada 12 meses, ou seja, reduziu muito o prazo para dar fluidez às sucatas ou seja, é uma medida preocupada socialmente preocupada com o meio ambiente, mas ele não faz essa fundamentação dentro da política de meio ambiente ele faz a fundamentação dentro da política de trânsito mesmo né? [...] tem normativas que se você extrai delas o objeto, ou seja, o procedimento ou o processo, o resultado que ela traz você consegue aplicar nesse efeito, nesse resultado que a gente almeja, então, desde a vistoria, desde a questão da prensagem, a questão do leilão, a questão dos processos eletrônicos, então, eles estão trabalhando muito com a CNH e o CRLV digital, acabar com o papel, abrir tudo pelo celular, notificação eletrônica, ou seja, todo o sistema informatizado onde o cara não precisa mais de papel e nem precisa vir ao DETRAN ele faz pelo celular, por exemplo […]. (E16)

Todavia, vale ressaltar que em algumas resoluções do CONTRAN há uma alusão mais direta ao meio ambiente, o que pode ser observado na Resolução nº 452 de setembro de 2013 e na Resolução nº 666, de 18 de maio de 2017, que dispõem sobre os procedimentos a serem adotados na fiscalização das emissões de gases de escapamento de veículos automotores. Nestas, faz-se menção a observância dos limites de emissão de gases e aos procedimentos de fiscalização definidos pelas resoluções e instruções normativas do CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente) e IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais). Outra referência explícita com a preocupação com o meio ambiente é verificada na Resolução nº 623, de setembro de 2016, que dispõe sobre a uniformização dos procedimentos administrativos quanto à remoção, custódia e para a realização de leilão de veículos removidos

e recolhidos por órgão e entidades do SNT. O artigo 16, parágrafo 5º da referida resolução condiciona a entrega do material arrematado "(...) à captação ambientalmente correta de fluídos, combustíveis e demais materiais e substâncias reconhecidos como contaminantes do meio ambiente" (BRASIL, 2016, pp.7-8). No artigo 41 da mesma resolução há a determinação para que os órgãos e entidades componentes do SNT, que detenham em seus pátios ou depósitos veículos em condições deterioradas, potencializando riscos ambientais ou de saúde pública, promovam revisões e reexames de suas condições, buscando a solução de seus casos conforme as disposições da resolução em questão.

As demais normas mencionadas por E16, que versam sobre a disponibilização de documentos como a CNH (Carteira Nacional de Habilitação), CRLV (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo) e a notificação eletrônica de infração em formato digital constam respectivamente na resolução nº 684, de 25 de julho de 2017, resolução nº 720, de 7 de dezembro de 2017 e resolução nº 622, de 6 setembro de 2016. Embora não citado pelo entrevistado há também a resolução nº 712, de 25 de outubro de 2017, que institui o Certificado Eletrônico de Registro de Veículo (CRVe) e a Autorização Eletrônica para Transferência de Propriedade de Veículo (ATPVe).

A respeito dessas normas, o entrevistado E16 reforça que apesar de não haver uma associação clara à sustentabilidade ambiental tais medidas trazem benefícios ambientais ainda que estes não tenham sido intencionalmente buscados.

> [...]. São medidas que são socioambientais, na cabeça e na publicidade eles não relacionam isso com a sustentabilidade, relacionam mais ao conforto, a comodidade, ao tempo, mas que impacta também dentro dessa política, então, eles não miraram no gol mais acabam acertando no gol da sustentabilidade sem perceber. (E16)

Diante das inúmeras leis e normas que disciplinam as condutas da administração pública, entende-se que esta é reconhecidamente constituída por inúmeros "elementos institucionais e amplamente influenciada por pressões externas, mas que também seus atores internos possuem capacidade de agência (...)" (CARDOSO, 2015, p.186).

Em suma, as leis e normas que disciplinam o trânsito possuem dispositivos que visam a proteção do meio ambiente, em alguns casos isso se evidencia de modo explicito e em outros, embora a preservação ambiental não seja apontada como o objetivo, suas disposições parecem contribuir para este propósito. No caso das leis e normas que dispõem sobre a incorporação de critérios sustentáveis na realização das atividades-meio do DETRAN/MT, aquela que possui aplicação mais direta e específica é a Portaria nº 098, de 6 de maio de 2015, publicada pela

autarquia. Todavia, apesar desta tratar de ações relacionadas ao uso racional dos recursos de forma detalhada, não há menção nesta portaria e nem outras publicadas pelo órgão de outros aspectos essenciais para que se tenha uma gestão ambiental efetiva conforme orienta o Programa Agenda Ambiental na Administração Pública.

4.2 CATEGORIA RELAÇÃO SEDE-UNIDADES

Nesta categoria é analisado o modo como o DETRAN/MT se relaciona com suas unidades desconcentradas*. Para isto, é considerada a percepção tanto dos servidores lotados no interior quanto daqueles lotados na sede, sobre como se dá o fluxo informacional entre a sede e o interior, bem como acerca da maneira como as iniciativas do DETRAN/MT, referentes a sustentabilidade ambiental, estendem-se às unidades desconcentradas. Nesse sentido, considera-se que há um fluxo tanto no sentido sede-interior baseado em aspectos como autoriadade, legitimidade e legalidade, assim como existe o fluxo no sentido interior-sede relacionado a agência e dependência das atitudes do servidor para a efetivação dos mais diversos tipos de ação.

Ao analisar a fala dos entrevistados lotados no interior, percebe-se que, de modo geral, a visão que estes têm sobre o relacionamento que suas unidades possuem com a sede é de distanciamento. Tal entendimento pode ser verificado quando, ao tratar do desconhecimento de iniciativas do DETRAN/MT, voltadas a questão ambiental, E4 pondera que o desconhecimento de ações nesse sentido pode estar relacionado à distância existente entre a gestão do DETRAN/MT, onde são tomadas as decisões estratégicas e o interior, lugar no qual estas decisões são executadas. Embora se reconheça que haja certa centralização na sede de muitos elementos instituicionais carregados de autoridade e legimitade, segundo Machado-da-Silva, Fonseca e Crubellate (2010), pode-se entender que isso não "implica na diminuição de espaço

* O termo desconcentrado é muitas vezes confundido com descentralizado, mas ambos se referem a dinâmica da organização da administração pública. Segundo Mello (2018), no caso da desconcentração ocorre distribuição de competências administrativas no âmbito de uma mesma pessoa jurídica. De outro modo, o fenômeno da descentralização envolve a transferência de determinada atribuição de uma pessoa jurídica de direito público interno para uma pessoa jurídica diversa.

para a agência, interesses, racionalidade, poder e outros elementos representativos da autonomia, em qualquer das instâncias (…), seja no nível individual, organizacional ou societário."

> Institucionalmente eu desconheço alguma politica, alguma iniciativa propriamente voltada para questão ambiental né? Aqui na ponta claro. a gente está relativamente longe da gestão, mas aqui na ponta confesso que desconheço alguma política formal nesse sentido. (E4)

Em contraste, o entrevistado E3, também do interior, indica que, apesar de pouco frequente, há a comunição da realização de iniciativas sustentáveis pelo DETRAN/MT, entretanto, na prática, tais iniciativas não contemplam as unidades do interior.

> […] Às vezes a gente vê algum documento, algum e-mail, mas ele nunca se refere ao interior entendeu? Há algum tipo de trabalho para poder preservar o meio ambiente, para colocar em prática mesmo. Assim, a gente vê? vê, mas está, assim, longe mesmo de nós...longe. Ele não nos inclui nessa política de preservação do meio ambiente, se inclui eu acredito que, talvez, no papel possa até...assim, em documentos pode até existir documento que a gente seja aí, talvez, incluso, mas assim não há incentivo, eu nunca vi ninguém incentivando a gente a desenvolver nada nesse sentido né? Então, eu acho que essa política mesmo, com relação ao DETRAN e ao interior, o DETRAN no interior, ela não é colocada em prática, se existe, existe em papel né? Pode ser que algum dia saia do papel. Mas também, até com relação à capital a gente vê muito pouco quase que nada com relação a isso né? […]. (E3)

Além das questões relacionadas ao fluxo informacional, abordadas por E4 e E3, o entrevistado E6, servidor lotado em uma unidade do interior, também indica que há uma desigualdade no modo como as ações do DETRAN/MT são realizadas em suas unidades. De acordo com E6, estas ficam restritas a sede do DETRAN/MT.

> Eu acho assim, que o órgão está devendo muito, porque, principalmente nós que estamos no interior, porque as ações normalmente são feitas na sede do DETRAN, na capital, o interior fica muito aquém disso tudo. (E6)

A situação exposta pelos servidores do interior é confirmada por servidores da sede que ocupam cargos de gestão. De acordo com E13, programas desenvolvidos pelo DETRAN/MT como a Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P) foram pouco disseminadados para as unidades do interior. Situações como essas são motivos de queixas conhecidas pelo DETRAN/MT, conforme exposto por E13.

> [...]. Ainda existe a agenda A3P, ainda existe esse trabalho aqui no DETRAN, mas é mais a nível de comissão, não é uma coisa que envolve os servidores de uma forma geral e aí fica muito restrito à sede, não tem essa...são 62 só Ciretrans, mas aí tem outras...as gerências de núcleo, os postos e não tem essa disseminação né? [...] inclusive o próprio pessoal do interior costuma reclamar, "a gente não tem acesso, a gente não tem acesso, vocês fazem

> campanha para a sede, só para Cuiabá, é no máximo Várzea Grande" [...]. (E13)

Do mesmo modo, E16, servidor e gestor lotado na sede do DETRAN/MT, atesta que a comunicação e a disseminação dessas iniciativas para as unidades do interior não ocorrem a contento, reconhecendo, portanto, que os projetos e programas desenvolvidos, concentram-se em grande parte na sede.

> […] então, por exemplo, hoje a gente percebe muitas ações e eventos que ocorrem e é limitado na capital por uma limitação física né? De espaço, mas a nossa perspectiva é que a gente abranja né? No mínimo as 62 Ciretrans, mas sim, ainda hoje na sede o desenvolvimento desses programas e projetos ele ainda é muito mais abrangente do que no interior, [...]. (E16)

Sobre a dificuldade do DETRAN/MT em incluir as unidades desconcentradas em suas ações, o entrevistado E13 destaca o atual cenário econômico estadual de contigenciamento de gastos como sendo um fator que dificulta a realização destes trabalhos pela autarquia.

> […] é um período de contingenciamento, é difícil conseguir diária para os próprios examinadores visitarem, a equipe da educação é pequena, teve concurso os profissionais que foram aprovados não foram chamados e aposentou gente e sai gente, então, a equipe da educação é pequena, então, não é má vontade do setor de educação, na verdade é uma indisponibilidade de pessoal, de recursos para se levar para o interior essa campanha né? [...] então, eu acho que teria que ter uma reserva orçamentária, uma programação de planejamento para se destinar recursos para se poder disseminar essas ações. (E13)

Apesar da forma desigual em que se dá o envolvimento das unidades do DETRAN/MT nos projetos e programas propostos pela autarquia e a despeito das restrições financeiras mencionadas pelo entrevistado E13, E16 indica que as unidades do interior não têm sido de todo excluída das ações desenvolvidas.

> […] mas o interior também tem as suas parcelas de participação né? Por exemplo, hoje a reciclagem ela está atendendo grande parte do interior do estado, se você ver a capital já está resolvido, então, nós temos aí quase 11.000 veículos do interior virando sucata e sendo vendido, as canecas quando foram adquiridas foram para todos os servidores né? [...]. (E16)

Dessa forma, é evidente que entre os servidores entrevistados nas unidades do interior e na sede há consenso no entendimento de que as iniciativas do DETRAN/MT voltadas a sustentabilidade ambiental não comtemplam as suas unidades de modo igualitário. A percepção de que as unidades desconcentradas são excluídas dessas iniciativas, causa um notório descontentamento entre os servidores do interior, o que fica manifesto nas falas de E3, E6 e E13, fato que merece atenção por parte dos gestores. Tal descontentamento poderia ser o motor para mudança ao promover a participação dos servidores tanto na definição das ações quanto

em sua execução, tendo em vista que os mesmo não se mostram indiferentes ao assunto, mas lamentam por não serem devidamente incluídos.

Outra questão a ser considerada é que o alcance de todas as unidades do DETRAN/MT, no desenvolvimento de ações que promovam a sustentabilidade ambiental, é uma condição sem a qual a identidade organizacional da autarquia não pode ser consolidada. Valores assumidos pelo órgão como a sustentabilidade e a integração, bem como a visão deste em "atuar com excelência e comprometimento socioambiental na gestão de trânsito até 2022", só podem ser alcançados a partir do envolvimento de todas as partes que o compõe. Entende-se que tal envolvimento é imprescindível, pois os atores sociais, a partir da sua capacidade de agência, têm o poder de influenciar a construção de uma determinada realidade social, "a partir de condicionantes estruturais que não apenas constrangem, mas também possibilitam a ação social, na medida em que são criados pelos próprios atores sociais por meio do compartilhamento intersubjetivo de interpretações" (MACHADO-DA-SILVA; FONSECA; CRUBELLATE, 2010, p.81).

4.3 CATEGORIA POSICIONAMENTO AMBIENTAL DO DETRAN/MT

Nesta categoria é tratado o modo como os servidores percebem o posicionamento do DETRAN/MT em relação à sustentabilidade ambiental. Além de abordar aspectos relacionados à alta gestão do DETRAN/MT, será evidenciado também a forma como tal posicionamento influencia a resposta dada por determinadas unidades do interior às demandas de preservação ambiental. Nesta categoria são analisados também aspectos relacionados as ações desenvolvidas pelo DETRAN/MT para a promoção da sustentabilidade ambiental no trânsito. Assim, questões que envolvem a vistoria de identificação veicular e a vistoria veicular ambiental e a reciclagem destes, são apresentadas enquanto atividades por meio das quais a preservação ambiental é viabilizada.

Conforme o relato dos entrevistados, fica nítido que uma parte destes não percebe que haja um posicionamento positivo do órgão, na forma de comprometimento, com a sustentabilidade ambiental. O entrevistado E6 traz este entendimento à tona ao afirmar que em seu ponto de vista "[...] o DETRAN, por enquanto, […] não se posicionou formalmente né? E eu acho que nós estamos devendo nesse quesito". Nesse mesmo sentido, E14 expressa que "[...]

infelizmente hoje a gente não tem uma parte de sustentabilidade presente [...]". O entrevistado E12 demonstra compartilhar do mesmo entendimento ao declarar que "o DETRAN em si [...] deixa um pouco a desejar nessa parte de responsabilidade ambiental. [...].

Nessa mesma perspectiva, E1 revela não perceber que a autarquia possua um posicionamento sustentável. Para o entrevistado isto se confirma pela ausência de orientação quanto a procedimentos ambientalmente corretos a serem adotados nas atividades desenvolvidas no DETRAN/MT.

> Não tem um posicionamento muito grande...sinceridade...até por que você não recebe nenhuma normativa, nenhuma instrução com relação as leis ambientais, não tanto leis, mas certos procedimentos que poderia melhorar a gestão ambiental, eu acho quase nulo, pelo menos pelo que a gente vê no dia a dia, se não parte do próprio funcionário inexiste qualquer situação, qualquer coisa vinda do DETRAN, da parte superior. (E1)

A afirmação de E1, acerca da ausência de instruções sobre procedimentos que poderiam ser executados, a princípio parece contradizer o relato de outros entrevistados, que mencionam a publicação da Portaria nº 098, de 6 de maio de 2015, por meio da qual se determinou práticas sustentáveis a serem adotadas pelos servidores do DETRAN/MT. Todavia, a narrativa de E1 pode indicar que a iniciativa da autarquia em promover ações ambientalmente responsáveis, ainda que instituída pelo referido instrumento administrativo, não foi devidamente implementada na organização o que fez com que, ao longo tempo, tais normas sequer chegassem ao conhecimento dos servidores recentemente admitidos na autarquia, como é o caso de E1. Assim, nota-se que apesar da iniciativa de codificar formalmente determinadas regras por meio de uma portaria, no intuito de criar uma nova realidade no DETRAN/MT, as práticas propostas foram pouco institucionalizadas. A esse respeito, Augusto (2007, p.11) explica que "dentro do processo de institucionalização a representação da agência pode ser tanto reprodutora de práticas e formas institucionalizadas quanto transformadora destas práticas e formas." Deste modo, tendo em vista que uma instituição nunca é imultável, uma vez que as ações relacionadas elas envolvem a contínua interpretação pelos atores isso acarreta possíveis desvios do padrão original (MACHADO-DA-SILVA; FONSECA; CRUBELLATE, 2010).

Em contraste com a percepção compartilhada por alguns servidores que entendem que o DETRAN/MT não possui um posicionamento definido em prol da sustentabilidade ambiental, outros, no entanto, revelam ter uma percepção diferente do assunto. Nesse sentido, E10 indica que o órgão tem demonstrado preocupação com aspectos ambientais, já havendo, portanto, um posicionamento favorável a esse respeito. O entrevistado evidencia tal entendimento ao afirmar que, "[…] hoje nós estamos ainda nos primeiros passos, mas já há sim né? [...]".

Semelhantemente, E7 indica que o DETRAN/MT tem buscado desenvolver uma prática sustentável o que, de acordo com o entrevistado, é demonstrado por meio de ações voltadas à conscientização dos usuários e servidores em relação à sustentabilidade ambiental

> Ao meu ver tem muita teoria mesmo e que estão tentando buscar a prática […]. Está tendo, a gente vê que tem uma mudança, que tem um interesse, que tem um trabalho diferenciado alertando o usuário do DETRAN, os servidores do DETRAN sobre a sustentabilidade, mas que realmente poderia ser melhor e mais é efetiva né? Poderia, poderia sim. (E7)

Nesse sentido, o entrevistado pondera que apesar das ações desenvolvidas pela autarquia ainda serem limitadas, tais iniciativas evidenciam que o DETRAN/MT está em um processo de mudança rumo à sustentabilidade ambiental. Assim, nas palavras de E7, "a gente vê meio […] tímido, mas a gente vê [...] que tem essa iniciativa e o caminho para a melhoria né? Para a economia no caso, para a sustentabilidade".

Ainda que parte dos entrevistados entenda que o órgão tem se posicionado de forma ambientalmente mais responsável, também afirmam que, não obstante o DETRAN/MT tenha incluído em sua identidade organizacional a sustentabilidade como um de seus valores e a atuação com excelência e comprometimento socioambiental na gestão de trânsito como sua visão, o mesmo não possui uma política ambiental definida. Tal percepção é exposta com clareza pelo entrevistado E16.

> Eu acredito, dentro da minha visão como gestor que fui e estou aí em um cargo de diretor, que a política de sustentabilidade ela ainda é uma...apesar de estar nos nossos valores, a sustentabilidade, no nosso negócio, mas ele ainda é encarado como programa, como ações pontuais né? Ele não chega a ser uma política que envolve todos os nossos processos, então, você vê em alguns processos, você já verifica esses valores, essas doutrinas já incorporadas, mas ele ainda não está integrado, ele ainda não está internalizado em todos os processos, então, por não ter essa visão macro, essa abrangência macro, eu considero ainda considero ele como pontual, como um projeto e programa mesmo específico de cada área. (E16)

Haja vista a inexistência de uma política ambiental conforme manifesto pelo entrevistado, o posicionamento do DETRAN/MT perante as questões ambientais se dá por meio de ações pontuais, mas não como um projeto integrador que envolva todos os processos da autarquia. Nessa mesma compreensão, E11 aponta ainda que, a mudança constante de gestores inviabiliza a definição e execução de uma política ambiental organizacional. Assim, de acordo com E11, de modo geral, as práticas sustentáveis presentes na autarquia partem de uma iniciativa pessoal. Todavia, o entrevistado indica que há inciativas da gestão que favorecem o meio ambiente, muito embora estas sejam motivadas pela redução de gastos.

> Olha, assim, a gente troca muito de gestor né? Então, como a gente não tem a política a gente não vê, é uma coisa muito individualizada, a pessoa é simpatizante ele pratica, mas não que a instituição faça isso né? Às vezes muito em termo, talvez, de energia né? Porque tem a questão do gasto né? Pensando mais no financeiro, não com o olhar no ambiente né? De preservação e de sustentabilidade, então, muito mais em termos econômicos. (E11)

Deste modo, considerando que coexiste no ambiente do DETRAN/MT uma percepção dividida a respeito do posicionamento do órgão em relação à sustentabilidade ambiental, ao analisar a fala dos entrevistados, verifica-se que algumas questões levantadas pelos mesmos podem ajudar a compreender o modo como estes veem e definem a postura da autarquia.

Nota-se que a ausência de incentivos por parte do DETRAN/MT para a adoção de práticas ou a realização de ações sustentáveis é uma das principais alegações daqueles que entendem que não há um posicionamento positivo do órgão em relação as causas ambientais. Nesse sentido, E1 afirma que "[...] eu acho que falta um pouco incentivo, vir de cima, orientar". Do mesmo modo, E3 relata que "[…] poderia ser feito muito mais? Poderia, mas é igual eu já te disse antes né? Falta incentivo dos gestores maiores né? [...]." É evidente, portanto, que existe a expectativa pelos servidores de que a instituição proponha e fomente ações nesse sentido.

Além disso, uma outra questão que possivelmente contribui para a percepção negativa que alguns servidores possuem sobre o posicionamento ambiental do DETRAN/MT, refere-se ao fato de que mesmo quando determinadas ações são ambientalmente sustentáveis, o órgão deixa claro por meio de suas justificativas que a intenção é meramente financeira. Com relação a isso, o entrevistado E11 declara que, "[...] eu vejo que quando o DETRAN fala 'vamos fazer...' é sempre com esse enfoque 'olha está gastando muito, a gente não sabe quando vai comprar mais' né? Sem essa consciência de que isso vai virar um lixo [...]". Desta forma, o relato de E11, pode ajudar a compreender, por exemplo, as afirmações como a de E4 que diz, "institucionalmente eu desconheço […] alguma iniciativa **propriamente** voltada para questão ambiental [...]".

Outrossim, aspectos relacionados ao posicionamento ambiental do DETRAN/MT, especificamente relacionado ao trânsito, também foram abordados por alguns entrevistados. A esse respeito, o entrevistado E3 avalia que apesar do CTB prever a fiscalização de determinadas situações do trânsito que causam impactos ao ambiente, a preocupação do órgão com essas questões e a fiscalização desses aspectos é pouca. Nesse sentido E3 afirma que, "[...] mesmo existindo lei, […] o DETRAN no Mato Grosso não tem [..] essa preocupação de que 'ah tá poluindo, os veículos estão poluindo' é irrelevante [...]". Deste modo, tendo em vista o respaldo

legal dado pelo CTB ao DETRAN/MT e a pouca ação do órgão nesse sentido, E3 considera que, "ele tem poder, ele não faz. Não faz e eu acho, acredito, que ainda não está preparado [...]". Assim, sobre o desempenho insuficiente do órgão quanto às questões ambientais relacionadas ao trânsito, o entrevistado considera que as causas sejam diversas, tais como, a falta de recursos pare realizar as ações necessárias, a falta de interesse da autarquia e ainda a ausência de cobrança de adequação do DETRAN/MT pelos órgãos superiores.

> [...]. Não tem, não tem assim, não tem meios, talvez...ou até tenha, porque assim, não tem meios, não tem interesse né? E até, porque, eu falo para você que parte de acima para baixo, então o DETRAN, ele deixa às vezes a desejar, porque, ele não é cobrado entendeu? Assim vai indo entende? Essa escadinha de cima para baixo aí, ninguém cobra de ninguém e assim vai indo e fica por isso mesmo. (E3)

No entanto, apesar de afirmar a ineficiência do DETRAN/MT quanto à promoção da sustentabilidade ambiental do trânsito, E3 ressalta a importância ambiental da reciclagem dos veículos apreendidos como no trecho em que indica que,

> Igual a gente vê, eu falei que o DETRAN, talvez, no Mato Grosso não tenha feito tanto, assim...realmente ele não fez, mas, por exemplo, se você pensar que ele vem reciclando, que ele vem vendendo esses veículos que são presos, apreendidos para a reciclagem já é um começo. (E3)

De outro modo, aqueles que percebem que o DETRAN/MT tem se posicionado em prol da sustentabilidade ambiental alegam haver medidas da autarquia que evidenciam isso, contudo, os mesmos reconhecem que atuação do órgão não é satisfatória. O entrevistado E16 explicita isso ao afirmar que, "[...] o DETRAN fez muita coisa? Sim, nós estamos trabalhando, mas muito ainda precisa ser feito né? [...]" ou ainda quando pondera que, "[...] numa análise vamos dizer, o DETRAN aí ele passa na média, mas ele não é um aluno exemplar ainda".

O posicionamento da autarquia diante do meio ambiente pode ser melhor compreendido também ao se considerar o modo como os servidores percebem a relação existente entre a sede e as unidades desconcentradas no tocante ao desenvolvimento de ações sustentáveis. A esse respeito, o entrevistado E3 relata a ausência de incentivos da sede para que as Ciretrans desenvolvam ações sustentáveis. O entrevistado menciona ainda medidas sustentáveis que poderiam ser implantadas pelo DETRAN/MT no sentido de atender as unidades do interior, a exemplo do que já é feito pela autarquia em relação a outras áreas. Para E3, a ausência de iniciativas nesse sentido demonstra que o meio ambiente é objeto de pouca preocupação pela autarquia.

> [...]. Nós não temos, na verdade a gente não tem incentivo para nada, eu acredito que para nada que diz respeito ao meio ambiente, nós não temos

> nenhum tipo de contribuição dos gestores maiores não, dos gestores maiores, nós não temos, não temos mesmo, porque nada claro, nada, não vem nada que possa nos ajudar, que possa dizer assim...igual "ah, contratei o serviço de limpeza do ar condicionado", a tá contratou serviços de limpeza do ar condicionado? Não poderia contratar o serviço de reciclar, a coleta passar; por exemplo, "vocês juntem todos os copos descartáveis que vocês usaram aí durante seis meses", seis meses tudo empacotadinho, tudo organizadinho ou a cada três meses, um trimestre e ter esse trabalho, por exemplo, de passar recolhendo né? Então assim, contratam vários outros tipos de serviço aí, mas esses serviços de preservação do meio ambiente essa preocupação, verdadeiramente, eu não consigo vê-la, não consigo [...]. (E3)

Nesse sentido, E3 prossegue e relata que o modo como se dá a relação entre a alta gestão do DETRAN/MT e suas unidades inibe que iniciativas ambientalmente sustentáveis sejam desenvolvidas no órgão. O entrevistado parece evidenciar que há um anseio por parte de algumas CIRETRANS em se envolverem ativamente na promoção da sustentabilidade ambiental na autarquia, todavia, não encontram espaço para participação. A criação de meios de participação, conforme requerido por E5, envolveria mudanças no modo como as decisões ocorrem no órgão. A esse respeito, deve se considerar que, "(...) do ponto de vista da intencionalidade, que atores sociais que já detêm recursos e, conseguintemente, poder, são pouco propensos a participar de mudanças que alterem a manutenção da ordem vigente". (MACHADO-DA-SILVA; FONSECA; CRUBELLATE, 2010, pp.98-99).

> Sim, sim, eu acredito que existe muitas coisas no DETRAN e ele poderia fazer se a gente tivesse esse espaço, essa facilidade de chegar os nossos gestores e assim, se realmente a nossa opinião fizesse a diferença mesmo né? Mas eu não, eu não acredito, não acredito que a nossa opinião, o nosso modo de viver aqui...porque eu acho que é bem peculiar, depende muito de cada cidade, de cada ambiente né? [...]. (E3)

O relato do entrevistado E3 deixa implícito que a participação das unidades do interior na definição das ações da autarquia relacionadas à sustentabilidade se faz necessária pelo fato de cada unidade ter suas peculiaridades, sendo importante que as iniciativas do órgão considerem essas diferenças, uma vez que sua implantação pode exigir adaptação a cada realidade. A esse respeito, E3 afirma ainda que "[...]somos tratados de forma, assim, geral em todos os lugares, é como se a Pedra Preta, Rondonópolis e todo mundo estivesse dentro do mesmo contexto, entendeu? Quando eu acredito que não, sabe? [...]".

Além disso, E3 revela que há disposição dos servidores do interior em tomar iniciativas para tornar suas unidades mais sustentáveis, entretanto, o entrevistado aponta que os mesmos não possuem autonomia para realizar determinadas ações. Provavelmente, o entrevistado esteja se referindo àquelas que envolvem alterações no ambiente físico que não atendam ao padrão

estabelecido pelo DETRAN/MT. A esse respeito Augusto (2007, p.11), indica que "algumas vezes a intenção dos indivíduos é sobrepujada pelo contexto social e os direciona a agir de forma a refletir os elementos de contexto em detrimento de suas escolhas ativas."

> [...]. E outra, eles poderiam levar em consideração e deixar com que a gente tomasse essas atitudes de formar um ambiente, um jardim, entendeu? Para que fique mais agradável, arborizar o estacionamento, entendeu? Mas, no entanto, a gente não tem esse direito, nós não podemos mexer, não há esse espaço, né? […]. (E3)

Diante do cenário exposto por E3, fica evidente que o relacionamento estabelecido com a sede limita as ações sustentáveis nas unidades do interior, contudo, o entrevistado, pondera que ainda assim a CIRETRAN onde atua tem trabalhado em favor da sustentabilidade ambiental, o que poderia ser ampliado com maior incentivo da gestão. Assim, nas palavras do entrevistado, "[...] eu acho que a gente tem feito a nossa parte sim aqui. Poderíamos fazer mais? Poderíamos com incentivo dos gestores maiores com certeza [...]". Tendo como referência os principio da dualidade da estrutura desenvolvido por Giddens (2003), a capacidade de agência da CIRETRAN em relação a sustentabilidade ambiental, a despeito das limitações advindas da sua relação com a sede evidenciam que,

> (...) as instituições devem ser vislumbradas como condição para a manifestação de estruturas sociais e da capacidade de agência; ou de reprodução e recriação das estruturas, ao mesmo tempo que indivíduos se expressam e se constituem como atores sociais. Isso se condição for entendida como ocasião e oportunidade, possuindo concomitantemente sentido positivo e negativo de potencialidade e restrição (MACHADO-DA-SILVA; FONSECA; CRUBELLATE, 2010, p. 94).

Dessa forma, pode-se admitir que, formalmente, há um posicionamento do DETRAN/MT em relação à sustentabilidade ambiental, tendo em vista que essa questão está registrada em sua identidade organizacional. Entretanto, na prática a percepção dos servidores sobre esse posicionamento é dividida o que, provavelmente, se deva a constatação da ausência de uma política ambiental, bem como ao fato de que muitas ações pontuais realizadas são iniciativas pessoais do servidor, já àquelas propostas pela autarquia que, em tese, contribuem para a sustentabilidade, na verdade são implementadas com motivação, geralmente, financeira, evidenciando assim que a preservação ambiental não é intencionalmente buscada pelo órgão. Um posicionamento coerente envolveria a definição de um politica ambiental que norteasse a inserção de critérios de sustentabilidade ambiental em todas as áreas e atividades da autarquia, bem como um espaço de participação para os servidores, buscando assim suas contribuições no processo de definição e execução de tal política.

Dentre as ações realizadas pelo DETRAN/MT, a vistoria é a atividade citada com maior frequência pelos entrevistados como sendo aquela que mais contribui (ou que poderia contribuir) para a redução dos impactos ambientais do trânsito. Nesse sentido, E4 relata que desconhece ações do DETRAN/MT diretamente relacionadas à preservação ambiental, entretanto, indica que a vistoria veicular traz contribuições indiretas a esse respeito, muito embora, a vistoria realizada no estado de Mato Grosso não se ocupe de aferir a emissão de gases poluentes e de ruídos, a exemplo do já ocorre em outras unidades da federação.

> Diretamente não. Diretamente não conheço nenhuma ação né? […] indiretamente a gente pode ver alguma ação que reflete, por exemplo, aqui na unidade um dos principais serviços é a vistoria veicular. A vistoria veicular no Estado de Mato Grosso não mede emissão de poluentes, a gente não faz isso, a emissão de ruídos também não [...]. Embora a gente saiba que outros estados já tiveram isso recentemente, até gerou bastante polêmica no estado do Rio de Janeiro né? A questão da vistoria periódica para avaliar a emissão de poluentes né? Ruídos e poluentes, mas aqui no Mato Grosso nunca nem chegou a funcionar isso né? E também não compete só ao DETRAN, envolve o DENATRAN é uma situação macro […]. (E4)

O entrevistado prossegue expondo a maneira como a vistoria veícular, nos moldes em que é realizada atualmente no Mato Grosso, auxilia a preservação ambiental. Conforme E4, no exercício de seu papel fiscalizador, o DETRAN/MT encaminha os veículos que sofreram alguma alteração de característica para serem inspecionados por instituições técnicas licenciadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO). Nestas inspeções, além de outros aspectos relacionados à segurança veícular, são averiguados também se após a alteração realizada o veículo continua atendendo às exigências de órgãos ambientais como CONAMA e IBAMA no que se refere aos níveis de emissão de gases poluentes e ruídos.

> […] mas voltando na questão do "indiretamente" hoje, um veículo que passa por uma mudança de característica em seu sistema de propulsão, no seu motor, ele necessariamente precisa ser encaminhado para uma instituição técnica licenciada do INMETRO para que seja feita essa aferição. […]. A ideia é que o cidadão que comprou, por exemplo, um veículo que é a gasolina e ele vai passar para etanol ou comprou um veículo flex e ele vai colocar um motor a diesel, quer dizer ele está mexendo, ele está alterando aquilo que o fabricante já fez atendendo às exigências, aos programas CONAMA etc. […] Então, o DETRAN ele promove indiretamente essa certificação quando a pessoa altera aquilo que o fabricante já deu aval né? […] O proprietário decide mudar essa característica, então ele é encaminhado para essa inspeção. Indiretamente, pensando em controle de emissão de gases, emissão de poluentes e ruídos, indiretamente o DETRAN, exercendo seu papel de fiscalizador né? Faz esse encaminhamento para que essa inspeção ocorra em uma ITL. (E4)

Na continuidade, o entrevistado E4 relata que a falta de atendimento às exigências legais e normativas quanto à necessidade de estrutura física e equipamentos para a realização dos testes, inviabilizam que aspectos referentes às emissões veiculares sejam averiguados nas vistorias realizadas pela autarquia.

> Exatamente, até porque as portarias que regem, a legislação que rege limites de emissão de poluentes, emissão de ruídos, elas exigem ensaios técnicos em ambientes controlados, com equipamentos validados pelo próprio INMETRO, certificados periodicamente e etc. né? Então, primeiramente não há realmente essa preocupação em vistorias de rotina e não há também, mesmo que houvesse né? Para que haja isso haveria uma necessidade de um grande investimento no sentido de dar estrutura para que estes testes sejam realizados […]. (E4)

O entrevistado revela que a ausência de estrutura para que se possa realizar a aferição das emissões veiculares impede que o órgão dê a resposta adequada às demandas da população citando, como exemplo, a queixa frequente a respeito dos ruídos emitidos por motocicletas. Neste quesito, o DETRAN/MT, mostra-se falho no que diz respeito ao cumprimento do dever a ele atribuído pelo CTB de priorizar em suas ações a defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente (BRASIL, 1997).

> [...] por exemplo, há uma reclamação constante da população é a questão das motocicletas com escapamento barulhento [...] pegando um exemplo aqui, hoje a legislação [...] nos força a somente reprovar essa adaptação no veículo se eu comprovar com ensaios, com equipamentos que aquilo está além do permitido por lei, vamos falar, além dos 90 decibéis prescritos, só que a gente não tem o equipamento para fazer isso e mesmo que houvesse uma fiscalização nesse sentido, por lei ela só pode ser...o cidadão que fez isso, ele só pode ser penalizado no sentido de "ó volta às condições originais do veículo" se isso for atestado tecnicamente. Então na rotina, ratificando, a resposta, na rotina não há qualquer inspeção nesse sentido. (E4)

Corroborando com o exposto por E4, o entrevistado E5 enfatiza a importância da vistoria ambiental para a promoção da sustentabilidade do trânsito à medida em que, associada às ações de fiscalização, promove a adequação dos veículos às exigências ambientais e coíbe que aqueles que não atendam as tais exigências continuem em circulação.

> [...] e aí quando eu falo questão veicular, eu falo da redução dos gases e poluentes e aí cabe ao DETRAN, nesse ponto, nesse tripé fiscalização, uma energia para que cada vez mais você tenha veículos que agridem menos o meio ambiente e aí passa por inspeção, inspeções ambientais, inspeções na vistoria, observar se não existe descarga livre, enfim [...]. (E5)

Apesar de o DETRAN/MT, atualmente, não realizar a vistoria ambiental que, de acordo com o entrevistado E16, está em processo de implantação, o mesmo afirma que a própria vistoria de identificação veicular realizada pelo DETRAN/MT contribui para a redução dos

impactos ambientais causados pelos veículos automotores. Todavia, E16 reconhece a limitação desta e que a situação ideal seria a vistoria ambiental. Além disso, a contribuição da vistoria veicular para a promoção da qualidade ambiental também é mencionada por E1, conforme trechos abaixo:

> Agora, a própria vistoria básica de identificação veicular já ajuda [...] porque ela tira de circulação aquele veículo que está sem condições de trafegabilidade, que está poluindo né? Às vezes que está o pneu careca, com descarga livre, então, várias situações. É o ideal? Não, porque o ideal realmente é que a gente tenha a vistoria ambiental, já que alguns outros estados já aplicam. O estado de Mato Grosso está em processo de implementação, [...]. (E16)

> […]. Vamos supor, você tem que ter um escapamento, toda a parte de poluentes tem que estar funcionando, e que na verdade são itens obrigatórios até pelas resoluções superiores, não especificamente o DETRAN de Mato Grosso, mas algo que vem lá de cima, o CONTRAN, todos aqueles órgãos executivos né? Eu acho que nesse ponto talvez ele pensa na questão ambiental [...]. (E1)

Outra ação mencionada com frequência pelos entrevistados, dada a sua visibilidade, é a reciclagem de veículos apreendidos pelo DETRAN/MT. A esse respeito, o entrevistado E3 afirma que considera tal iniciativa bastante positiva tendo em vista que "[…] são veículos que já estão […] em situação ruim e vão arrumar e voltar para o trânsito vai poluir e trazer uma série de outros problemas,". Além disso, o entrevistado aponta ainda que "[…] ajudou muito, você vê assim quantos pátios foram limpos né? Quantos veículos deixaram de voltar para as ruas contaminando né? [...]."

De modo semelhante, o entrevistado E15 relata os impactos ambientais causados pela grande quantidade de veículos apreendidos nos pátios do DETRAN/MT devido à contaminação do solo provocada pelos vazamentos de fluidos dos automóveis. O entrevistado prossegue expondo os números referentes as ações de reciclagem, bem como explica o modo com este processo é realizado. E15, indica ainda que associado à reciclagem de veículos, a cada 2 meses são leiloados aqueles que estão em condições de circulação de modo a evitar que se deteriorem nos pátios do DETRAN/MT.

> [...] agora, aqui dentro, nós tínhamos o pátio aqui, não sei se você se lembra bem, nós tínhamos aqui 5.000 veículos só nesse pátio aqui [na sede], isso aí todos eles com vazamento de óleo, são veículos que estão aqui a mais de 5 anos, vários deles inservíveis não só aqui, mas no estado inteiro. Nós temos 60 pátios hoje no estado e só de veículos inservíveis são 11.000 veículos, esses 11.000 veículos estão ali a muitos anos, todos gerando uma poluição não só visual, mas também uma poluição do solo e no subsolo, pegando o subleito dos rios, então, nós estamos eliminando os pátios nossos, aqui, por exemplo, nós tínhamos 5.000 veículos, então, vários foram reciclados, foram prensados,

> mas para ele ser prensado ele tem que ser descontaminado primeiro, porque ele tem ainda um pouco de gasolina lá dentro, se tem óleo, ou se tem o cilindro de GNV lá dentro, tinha GNV aqui em Cuiabá, a bateria, então, nós contratamos uma empresa especializada ela vem e descontamina o veículo, retira todo esse material, o líquido, tira os pneus, separa e leva embora para a empresa especializada em reciclagem e o veículo é prensado, vira então um caixotinho de um metro e meio por um metro e meio, um carro, então, nós já fizemos isso aí em 11.000 veículos, fora essa ação também nós estamos fazendo também leilões para evitar que o veículo atinja aquele estado que está de inservível como os outros estavam, então, nós já leiloamos já esse ano mais de 3.000 veículos, mas ainda nós temos nos pátios do DETRAN, do estado inteiro mais ou menos 10.000 veículos para serem leiloados, então, a cada dois meses a política nossa é de fazer um leilão e esvaziar o pátio. (E15)

No que se refere a fiscalização do trânsito propriamente dita, o entrevistado E14 afirma que na prática a contribuição desta ação para o meio ambiente se restringe à retirada dos veículos que não estão em condições de circulação citando, como exemplo, os casos em que há adulteração do escapamento. Entretanto, sabe-se pelo CTB que o exemplo mencionado por E4 é apenas uma das infrações relacionadas à agressão ao meio ambiente. Há outras situações passíveis de penalidade que vão além daquelas relacionadas às condições de circulação do veículo, compreendendo também o comportamento dos cidadãos no trânsito, um exemplo disto é a infração prevista no artigo 172 do CTB por "atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias" (BRASIL, 1997, p.68).

> Na parte de fiscalização de trânsito a única parte, vamos colocar assim, que a gente tem voltada ao meio ambiente é tirar os veículos que não tem condição de trafegabilidade ou que estejam adulterados por escapamento, então assim, na parte de fiscalização de trânsito seria somente isso. (E14)

Outra ação citada por E14, relacionada à fiscalização, refere-se à disponibilização das notificações de infração e de imposição de penalidade aos proprietários e condutores de veículos por meio do Sistema de Notificação Eletrônica (SNE). O entrevistado menciona ainda que, seguindo essa mesma tendência o DETRAN/MT também disponibiliza documentos como o CRLV e a CNH em meio digital. Tais ferramentas tecnológicas contribuem para redução dos impactos ambientais relacionados ao consumo e descarte de papel.

> Utilizamos o aplicativo SNE que você envia a notificação de Infração de trânsito pelo aplicativo. O próprio aplicativo gera o código de barras, sem imprimir qualquer papel. Temos também o CRLV e a CNH digital. (E14)

Além das ações relacionadas à vistoria veicular e à fiscalização, os entrevistados também abordaram o modo como a sustentabilidade é promovida por meio das ações de educação para o trânsito. No que diz respeito às ações desenvolvidas neste segmento, o entrevistado E7, servidor lotado na CIRETRAN de Rondonópolis, afirma que são realizadas

blitzes educativas e ações em escolas em que é abordada a relação entre o trânsito e o meio ambiente. A realização destas ações é confirmada também pelo entrevistado E5.

> [...] existem as conscientizações, as buscas da... como eu vou poder te dizer...as exposições dos temas referente ao ambiente nestas blitz educativas que eu falei que eles fazem, fazem as visitas em algumas escolas que daí reflete naquilo que é colocado para o pai, ou para o usuário que esteja no trânsito [...]. (E7)

> No tripé educação para o trânsito nós fazemos um trabalho, eu tenho visto né? Um trabalho realizado pelo DETRAN junto às escolas, junto às crianças que recebem carga de informações de que o trânsito, ele além de ser seguro, ele pode ser um trânsito saudável, um ambiente limpo, sem poluição. Nós buscamos a evolução mental das pessoas e que o trânsito ele não implica em poluição [...]. (E5)

Nesse mesmo sentido, os servidores que atuam junto à Escola Pública de Trânsito (EPT) do DETRAN/MT, relatam que temas relacionados ao meio ambiental também são tratados nos cursos e demais ações que desenvolvem. Conforme apontado pelo entrevistado E9, as ações desenvolvidas pela EPT são direcionadas a um público bastante diversificado que envolve os próprios servidores da autarquia e tantos outros segmentos da sociedade civil.

> Através dos cursos que nós damos para a sociedade civil, que é o nosso curso de direção defensiva, a gente aborda isso. Nosso curso dos multiplicadores que tanto é ofertado para os servidores quanto para a sociedade civil, que são os que estão ligados à área da educação, que são professores, policiais militares, ou mesmo os municipais, os guardas municipais, eles sempre são nossos parceiros no desenvolvimento desses cursos aí, e as ações, elas também comportam as palestras, elas abordam esses assuntos também. A nossa participação é mais nessa parte educativa, esclarecedora, em sala de aula, palestras, encontros, essa é a nossa participação. (E9)

De modo semelhante, o entrevistado E10 confirma a inserção do tema meio ambiente nas palestras e cursos realizados pela EPT. De acordo com o entrevistado, o assunto é abordado em sua relação com o trânsito, porém não é restrito apenas a ele, antes procura-se levar ao público alvo a reflexão ampla sobre as consequências que a adoção de comportamentos agressivos ao meio ambiente no trânsito podem ter sobre a suas vidas.

> [...]. Outro ponto importante que a gente lembra aqui agora é que durante as palestras mesmo com crianças ou nos nossos cursos o tema meio ambiente faz parte do nosso currículo, isso é importante, a gente orientar seja criança ou seja já um adulto né? Que tenha atitudes negativas, não só no seu veículo né? Mas na sua vida, no seu dia a dia de modo geral, porque dentro do seu veículo de você soltar um papel, que seja de balinha, a gente percebe o impacto que vai dar no meio ambiente [...]. (E10)

O entrevistado E10 aprofunda ainda a discussão sobre o enfoque dado ao meio ambiente nas ações educativas da EPT. O entrevistado evidencia que, partindo do trânsito, o

desenvolvimento do tema se dá em associação com as noções de cidadania, onde o meio ambiente é tratado a partir de um conceito bastante amplo que envolve não só a relação dos homens com os recursos naturais, mas também a relação destes entre si.

> […] dentro da ementa do próprio curso já trás o módulo né? Educação ambiental e o trânsito, o meio ambiente e o trânsito, então, com certeza está sendo muito bem abordado, está sendo sensibilizado né? A cada participante dos cursos e quanto a ação educativa, na gerência que eu faço parte, nós também temos feito a nossa incumbência, porque em todos slides nosso fala sim do meio ambiente, porque o meio ambiente não significa uma paisagem, o meio ambiente são as nossas relações, então, quando você fala em cidadania é impossível você esquecer do meio ambiente, principalmente nas relações, eu falo muito isso, porque lá no âmbito da escola, quando a gente vai falar de educação para o trânsito, eu começo a falar do ambiente que nós temos ali depois que eu levo para a rua, a rua, o asfalto, o carro, o veículo, mas e a criança que quebra um braço lá dentro da escola, então, toda essa observância né? E observar o meio que você convive, agora a ação de jogar o lixo, só o lixo, não é só o lixo, então o meio ambiente perpassa pelas nossas relações humanas e eu gosto muito de falar isso, então, se a gente não observar as nossas relações então o que vai importar um papel no chão né? […]. (E10)

Deste modo, considerando o conceito de educação ambiental definido na Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação Ambiental, por meio do qual se entende que essa dimensão da educação deve imprimir em cada ser humano um caráter social em sua relação com a natureza e com os outros humanos a fim de tornar a atividade humana plena de prática social e de ética ambiental (CONSELHO NACIONAL DE EDUCAÇÃO, 2012), pode-se inferir, diante da narrativa de E10, que associada à educação para o trânsito a educação ambiental também tem sido promovida junto a pedestres e condutores.

Uma outra ação mencionada por E10, e também citada por entrevistados como E8, servidor lotado em uma das unidades do interior, diz respeito à entrega de sacolinhas durante as ações de blitz educativa, que tem como objetivo incentivar que condutores e passageiros de veículos armazenem o lixo em local apropriado em vez de lançá-los nas vias de circulação.

> [...]. Outra coisa que a gente percebe é que nós temos oferecido a comunidade em geral aquele...o lixocar, que já uma ação bacana do DETRAN quando ele fornece como brinde, além das abordagens, um brinde que é um lixocar, ou seja, guarde o seu lixo, no veículo, dentro da sacolinha, que a gente chama de lixocar, isso já é uma ação positiva tá? [...]. (E10)

> [...] no sábado nós tivemos um evento do mês do maior amarelo onde nós também, além de está entregando os panfletos de orientação para a preservação da segurança no trânsito nós também estamos entregando as sacolinhas para que as pessoas, os proprietários de veículos, não joguem o lixo em vias públicas coloca na sua sacola dentro do veículo chega em casa e coloca na lixeira. (E8)

No que diz respeito ainda à relação entre trânsito e meio ambiente, o entrevistado E10 versa sobre a importância da limpeza dos pátios de apreensão, mediante a reciclagem de veículos promovida pelo DETRAN/MT, para a melhoria da imagem do órgão. O entrevistado salienta que quando se comparava a situação em que se encontravam os pátios da autarquia com o aquilo que é ensinado nas ações da EPT e nos cursos de formações de condutores, ou ainda, cobrado pela fiscalização e vistoria em relação ao meio ambiente, havia uma grande contradição. Deste modo, o entrevistado ressalta que tão importante quanto os assuntos ensinados pelas ações educativas do DETRAN/MT, é o exemplo dado pelo órgão, por meio de sua postura, tendo em vista a representatividade do mesmo em relação ao trânsito.

> […]. Olha, é um assunto meio, meio polêmico. Nós temos dois viés aqui, quando você vem ao DETRAN pela primeira vez você percebe que há um descaso público, com tantos carros apreendidos e jogado no pátio ali. De cinco anos para cá que eu tenho visto uma melhoria nesse setor, os inservíveis estão sendo presados, estão sendo vendidos como sucatas né? Isso é muito importante a gente ver, porque não adianta ir na contramão, a gente fala do cuidado com o meio ambiente, nós sabemos que dentro do currículo da direção defensiva, da ementa do curso, nós temos eu acho que quatro horas aulas sobre o meio ambiente né? E aí vai na contramão, se o DETRAN, o órgão máximo né? Tem toda essa representatividade, tem o seu pátio cheio de sucatas né? Isso gera ao público em geral uma demonstração desse descaso. (E10)

A despeito da promoção da sustentabilidade ambiental, por meio das ações de educação para o trânsito mencionadas até aqui, a fala de alguns entrevistados revelam que tais iniciativas não são percebidas por todos, ou ainda, são vistas como insatisfatórias, conforme pode ser observado nas falas de E2 e E3.

> Está devendo, fazendo bem menos do que deveria fazer, bem menos, em todos os aspectos, tanto em relação à educação, porque tem que ter educação também, para a pessoa saber a questão da poluição, que o veículo dela está poluindo […]. (E2)

Acerda da conscientização ambiental dos condutores, E3 e E2 compartilham da mesma percepção, entretanto, E3 deixa implícito que em sua opinião as ações diretamente relacionadas ao tema, deveriam ser realizadas pelos Centros de Formação de Condutores (CFC), cabendo à autarquia um papel fiscalizador sobre às ações desenvolvidas por estes. O discurso de E3 parece afirmar ainda que a relação entre trânsito e meio ambiente não é abordada pelos CFCs. Contudo, pode-se inferir também que o entrevistado esteja apenas se referindo à efetividade das ações da autoescola em relação ao ensino dessas questões.

> Porque o DETRAN também não trabalha isso, não trabalha isso entendeu? Talvez, assim, eu falo "ah, o DETRAN não trabalha isso" né? Tá, mas quem trabalharia isso, seria quem? Os credenciados. Mas quem fiscaliza os

> credenciados? O DETRAN né? Então teria que ter mais cobrança né? Mais cobrança com relação a isso, [...]. (E3)

Em sentido contrário ao que E3 sugere, o entrevistado E16 enfatiza que o tema meio ambiente já é abordado nos cursos das autoescolas, tendo em vista a obrigatoriedade do ensino destas questões, conforme orienta o currículo definido pela Resolução nº 285, de 29 de julho de 2008 do CONTRAN. Assim, de acordo com E16 "[…] já existe até porque você quando chega em um centro de formação de condutores obrigatoriamente ele vai ter que abordar a temática cidadania e meio ambiente com o condutor, [...]".

Diante do exposto, percebe-se que o DETRAN/MT inclui a variável ambiental em suas principais áreas de atuação de forma direta e indireta. Todavia, em estudos futuros, talvez seja interessante averiguar qual é a eficácia das ações desenvolvidas para a proteção do meio ambiente e qual o alcance das medidas adotadas sobre a população do estado. Cabe saber se as ações educativas têm sido direcionadas de forma equitativa para todos os setores da sociedade, bem como se estas têm sido disseminadas no interior do estado ou se estão restritas apenas à sede.

A vistoria e a fiscalização são ações importantes para a promoção da sustentabilidade ambiental do trânsito, de acordo com o relato dos entrevistados, parece evidente que estas precisam ser aprimoradas. No primeiro caso, a implantação da vistoria ambiental contribuiria de forma mais expressiva para a preservação do meio ambiente. No tocante à fiscalização, a capacitação dos agentes de trânsitos com enfoque nos impactos que o trânsito causa ao ambiente e nos dispositivos do CTB que preveem a proteção ambiental, poderia colaborar para que os agentes se atentem para todas as condutas no trânsito agressivas ao meio ambiente passíveis de penalidade.

4.4 CATEGORIA PRÁTICAS AMBIENTAIS NEGATIVAS/IMPACTOS AMBIENTAIS

As práticas ambientalmente negativas relacionadas às atividades desenvolvidas pelo DETRAN/MT e os impactos ambientais delas decorrentes são analisados nesta categoria. Deastacam-se aspectos referentes ao consumo e desperdício de recursos, a gestão de resíduos,

os procedimentos internos da autarquia e sua relação com impactos ambientais, bem como, questões relacionadas ao impacto do trânsito sobre o meio ambiente.

No que diz respeito ao consumo e desperdício de materiais, os entrevistados citam o copo descartável e o papel como os materiais mais utilizados durante a prestação de serviços pela autarquia. As palavras de E13 vão ao encontro da afirmação dos demais entrevistados ao tratar do consumo expressivo desse tipo de material.

> […]. Então, eu acho que o papel e o plástico dos copos seriam os maiores. A gente tem também a questão das fitas né? Para impressora matricial que também hoje em dia usa demais, mas acho que não compara ao papel e ao copo. (E13)

Uma das questões apontadas pelos entrevistados sobre o consumo de copos descartáveis é que estes são utilizados em sua maioria pelos usuários e a esse respeito os mesmos não vem alternativas ao uso, devido a questões sanitárias, conforme expresso por E5 e E2. No entanto, diversas alternativas ao uso do copo descartável de poliestireno têm surgido no mercado, assim, realizada a avaliação do ciclo de vida de cada material, o DETRAN/MT poderia considerar a substituição dos copos descartáveis tradicionais por outra opção menos impactante ao meio ambiente. A instalação de bebedouros que não necessitem do uso de copos e o incentivo para que os servidores continuem a fazer o uso das canecas ecológicas já distribuídas ou que estes retomem essa prática poderia contribuir neste sentido.

> Hoje infelizmente nós temos a população que consome a maioria dos copos né? E isso é até uma questão sanitária de obrigação […] (E5)

> [...] os copos descartáveis que são maiores plástico que a gente usa não tem outra maneira, tem que utilizar. (E2)

Também foi abordado o comportamento negativo de alguns contribuintes como fator importante para o desperdício de copos descartáveis. No tocante a isso, o entrevistado E13 ilustra um cenário recorrente em seu ambiente de trabalho.

> […] às vezes, você vai no final da tarde aqui na [diretoria de] veículos tem essas cestas grandonas de lixo, elas estão transbordando de copos, porque, muitas vezes, o próprio cliente ele toma um pouquinho de água no copo e joga fora, aí vai lá toma outro e joga fora [...]. (E13)

A esse respeito, pode-se considerar que ações voltadas à conscientização dos servidores poderiam ser mais facilmente implementadas do que ações voltadas aos usuários do DETRAN/MT, tendo em vista que estes permanecem por pouco tempo nas dependências da autarquia quando comparados aos servidores que, de modo geral, permanecem por cerca de 8 horas diárias. Entretanto, o grande fluxo de pessoas durante o expediente e o consumo que se

dá neste período, sinalizam para a importância de ações, que além daquelas citadas anteriormente, poderiam envolver também a disseminação de mensagens voltadas à conscientização dos contribuintes quanto ao consumo racional da água e dos copos, por meio de placas com textos e ilustrações claras afixadas em locais estratégicos.

Ao considerarem a quantidade de copos descartáveis consumidos e que este é um item indispensável para o usuário que busca os serviços do DETRAN/MT, alguns dos entrevistados sugeriram a reciclagem destes resíduos, como uma medida para minimizar o impacto ambiental causado pelo seu descarte. Nesse sentindo, o entrevistado E3 assume que existe preocupação por parte da autarquia para que haja a redução do consumo de copos, entretanto, o mesmo não se dá em relação a sua destinação.

> […]. Então, já que tem essa preocupação em não gastar tanto copo descartável também poderia ter uma preocupação no descartar desse copo descartável, onde eu vou jogar ele? Em que tempo ele, ele vai...assim, até fazer algumas perguntas, o órgão se questionar. Então, assim, ter um destino certo, destino certo...onde ele vai ser...vai se transformar em algo né? Porque, assim, se você simplesmente jogar ele na natureza ele vai ser um problema né? [...] (E3)

A indagação feita por E3 sobre a ausência de preocupação do órgão com o descarte adequado dos copos, o que poderia se estender também à destinação de outros tipos de materiais de uso diário, conduz a algumas reflexões. É evidente que ações voltadas a redução do consumo, além de trazer um benefício ambiental, conduz também à economia de recursos financeiros, e este é um aspecto almejado pela administração pública. Não obstante, iniciativas no sentido de promover a reciclagem de resíduos em um órgão tão grande e complexo quanto o DETRAN, provavelmente incorreria no dispêndio de recursos humanos e financeiros para implantar um sistema de gerenciamento de resíduos. Diante do exposto, levanta-se a questão sobre os motivos da ausência de destinação adequada dos resíduos diariamente gerados pela autarquia. É possível supor que tal situação poderia estar relacionada à escassez de recursos humanos e financeiros, à obstáculos jurídicos e administrativos, ou ainda, à falta de prioridade dada pelo órgão a essa questão.

Outro ponto levantado pelos servidores se refere ao consumo e descarte do papel. Sobre esse aspecto o entrevistado E13 aponta que há um grande consumo de papel. O mesmo estima que sejam consumido cerca de 500 resmas de papel por mês somente em Cuiabá e Várzea Grande, locais com grande fluxo de atendimento, o que somado ao consumo das unidades do interior deva representar um número bastante significativo.

> […]. O papel também é demais a gente tem uma média mais ou menos de consumo de umas 500 resmas de papel só aqui em Cuiabá e Várzea Grande...por mês, 500 resmas por mês. Aí o controle do interior a gente não

> tem por que a TI que é fiscal do uso do papel, a gente faz a distribuição aqui na sede, tanto que a gente não manda para o interior daqui do patrimônio. (E13)

Ademais, o mesmo entrevistado prossegue tratando do consumo elevado de materiais de expediente, mencionando ainda o fornecimento de capas de processos utilizadas, sobretudo, nos setores de atendimento para processos de veículos e CNH. De acordo com E13, o consumo desses dois itens representaria mais de 500.000 capas de processos por ano para todas as unidades do DETRAN no estado de Mato Grosso.

> […] continua-se com o consumo excessivo de capa, são quase 300.000 capas de veículos por ano, essas capinhas verdinhas né? Aí mais duzentas e tantas mil da habilitação, é um volume muito grande de material de expediente [...]. (E13)

Com o intuito de exemplificar, os entrevistados citam diversas situações do cotidiano onde percebem ocorrer o uso excessivo do papel. Nesse quesito, E6 revela que devido ao fato de, por vezes, as guias de pagamento vencerem no dia da emissão, ocorre ao contribuinte ter de retornar ao DETRAN/MT para emiti-las novamente por não conseguir efetuar o pagamento na data prevista. Sendo que a frequência destas situações associadas ao número de guias a serem emitidas podem ocasionar o desperdício considerável de recursos.

> […]. As vezes a pessoa imprimi aí, principalmente usuários mesmo, as vezes chega aqui e tem lá 15 multas, aí você imprime a multa tem validade para hoje, ele não paga ele volta amanhã, você tem que imprimir novamente, então aquele papel já foi perdido, então é uma perda muito grande [...]. (E6)

Outras ocasiões em que ocorre o desperdício de papel é exposta pelo entrevistado E13. De acordo com o mesmo, muitos procedimentos do DETRAN/MT ainda dependem da montagem de um processo físico, o que exige a realização de impressões e fotocópias. Situação que é agravada, pois embora haja a orientação para que as impressões sejam feitas em frente e verso, o pouco domínio da tecnologia dificulta que os servidores adotem essa prática.

> […] O processo é manual, às vezes o próprio cliente imprime coisas desnecessárias, tira cópia desnecessária né? Essa questão da própria máquina ser complexa, a gente tira e dá errado, aí já não utiliza para rascunho, não imprime…dificilmente as pessoas imprimem frente e verso né? A prática do frente e verso, inclusive, na portaria que o doutor Osny publicou tem a questão de se imprimir frente e verso né? Mas muita gente manda ainda sem frente e verso [...]. (E13)

Outrossim, E13 alega que o modo como determinados processos burocráticos são realizados pela autarquia conduzem inevitavelmente à um consumo excessivo de papel e deste modo à geração de resíduos. Assim, a superação destes aspectos inibidores da adoção de práticas sustentáveis depende da capacidade de agência tanto dos indivíduos quanto da

organização, tendo em vista que "ser agente é atuar com propósito" (SELZNICK, 1992, p.238) no sentido de influenciar um processo ou determinado estado das coisas, conforme indica Giddens (2003). Sobre isso, E13 menciona o procedimento atualmente adotado pelo DETRAN/MT nos processos de pagamento.

> […] a burocracia ainda é muito, por exemplo, processo de pagamento que a gente tem que mandar, se é de um contrato que tem a duração de 12 meses e a gente vai mandar 12 notas fiscais, em todas você tem que imprimir toda a cópia do contrato, então é um volume muito grande né? Que aí esse papel vai ficar, vai ficar, mas uma hora vai ter que ir para o descarte, não é um arquivo eternamente, ele ficar por um tempo, tem os prazos e depois descarta. Essas caixas box, essas que dobram, é um consumo muito grande também [...]. (E13)

As ações de educação para o trânsito são apontadas por E13 como grandes consumidoras de papel. O entrevistado aponta que a distribuição de materiais impressos nessas ações é uma escolha pouco estratégica, em vez disso, sugere a utilização dos recursos para a aquisição de brindes com alguma utilidade para o público. Tal proposta deixa implícito que a aceitação da sugestão apresentada poderia trazer resultados mais efetivos para ações educativas, além de reduzir a geração de resíduos.

> […] Inclusive a gente até enxerga, não criticando a política, mas criticando, o uso de muito papel nas ações da educação, muito panfleto, muita filipeta, que são coisas que poderiam ser evitadas...sacolinhas ecológicas, porta documentos que seriam uma coisa mais para o cliente, para o público usar do que em vez de entregar o papel. [...] (E13)

Ainda abordando o tema do trabalho educativo realizado pela EPT junto às crianças, o entrevistado E10 relata que este necessita da confecção de determinadas ferramentas, o que demanda o uso de diversos recursos, e reconhece que este uso poderia se dar modo mais racional. O entrevistado evidencia que a geração de resíduos é inerente ao processo produtivo, todavia, entende que o impacto dessas atividades pode ser amenizado por meio do redução da consumo de determinados matérias e reutilização de outros para a fabricação de ferramentas recicladas que, além de serem usadas para a educação no trânsito, poderiam auxiliar ainda na abordagem de assuntos relativos ao meio ambiente ou simplesmente servir de exemplo para difundir entre os alunos um outro modo de ser relacionar com as coisas. Deste modo, tais ações dependem da intenção dos agentes em agir de outro modo, tendo em vista que "'agência' diz respeito a eventos dos quais um indivíduo é perpetrador, no sentido de que ele poderia, em qualque fase de uma dada sequência de conduta, ter atuado de modo diferente" (GIDDENS, 2003, p.11).

> Eu tenho dito assim, que quem produz suja né? Não sei se você sabe disso. Ainda mais na qualidade de professor dos anos iniciais, a gente gosta muito,

> a gente precisa de fazer recortes, precisa fazer alguma coisa, então, geralmente, a minha mesa é uma mesa em que eu me encontro na minha bagunça, mas tenho produzido, tenho feito algumas ferramentas para eu utilizar principalmente com os pequenos, então, tudo o que eu faço ali eu penso nos pequenos aí você vai ter mais recortes, mais sujeira, então, a gente deve evitar? Sim, deve evitar o uso, o descarte de muitas coisas [...]. (E10)

Atitudes como a solicitação de material em quantidade superior à demanda e a utilização inapropriada destes, são apontados por E13 como outro fator que contribui para o desperdício, contudo, de acordo com o entrevistado, o setor responsável pelo patrimônio adota medidas para coibir tal desperdício.

> […] porque já teve caso da pessoa chegar aqui e falar "olha, a gente está usando caixa de capa de processo para escorar porta", "olha, perdeu 6 caixas de capa porque estava lá, ninguém sabia, mofou ou o bicho comeu", então, a gente usa esse método dos três meses [...]. (E13)

> [...] porque o pessoal pede exagerado, 100 canetas, pedem...tem unidades que pedem 36 latas de thinner, a gente corta, porque, tanto pela questão do desperdício que a gente sabe, a gente sabe que vai ficar parado o material, vai vencer, vai perder, quanto pela economicidade né? Porque, às vezes, as pessoas não têm aquele entendimento, assim, se eu mandar 36 thinner para um, vai faltar para o outro [...]. (E13)

Retomando a questão do consumo de papel, um outro aspecto enfatizado nas entrevistas, diz respeito a destinação final deste. O entrevistado E3 relata que os documentos arquivados que já cumpriram o seu tempo de guarda são descartados por meio da incineração. Na percepção do entrevistado, o destino dado aos documentos é inapropriado tendo em vista a poluição causada pela queima de um grande volume de material. Para ele, o descarte por meio do aproveitamento dos papéis e caixas de arquivo para a reciclagem seria uma atitude ambientalmente mais responsável.

> […] Tipo essa questão do papel, que sobra muito, do descarte do papel, de documentos por época, eu acho que não deveria ser um descarte através de queima, queimar, queimar arquivo, incinerar arquivo através de fogo entendeu? Porque, além de não estar aproveitando o papel, que você poderia aproveitar ele, entendeu? Você ainda está poluindo o meio ambiente com a fumaça que ele causa né? [...]. (E3)

E3 prossegue, enfatizando que dada a quantidade, a frequência e a abrangência desse descarte, a adoção de uma prática mais sustentável para este fim poderia contribuir grandemente para a preservação ambiental. Assim, a construção de uma nova realidade quanto ao gerenciamento destes resíduos depende da institucionalização de novas práticas por meio da capacidade de agência do DETRAN/MT e de seus servidores (GIDDENS, 2003; AUGUSTO, 2007; MACHADO-DA-SILVA; FONSECA; CRUBELLATE, 2010).

> […]. Porque assim, você vê, descarta documento ano inteiro, no estado inteiro e descarta de que forma? Através do fogo, incineração, queimando né? Então eu acredito que o descarte poderia ser o início. O descarte de documentos que já não que não tem mais serventia para nós né? Já seria um bom começo, um bom começo [...]. (E3)

A esse respeito, E3 relata ainda sobre iniciativas que já foram cogitadas em sua unidade e que, no entanto, foram consideradas pouco proveitosas do ponto de vista ambiental por não haver uma política de gerenciamento de resíduos estruturada, o que incorreria no processamento do papel sem, todavia, dar-lhe o destino adequado.

> A gente até pensa né? A gente até pensa que gostaria de tomar algumas atitudes, mas assim, por exemplo, a trituração disso aqui seria...do papel, a trituração do papel né? Eles já pensaram, até colocaram para gente que mandariam uma máquina para fazer isso né? Mas a gente trituraria o papel e iríamos fazer o que com o papel? Para o lixo também? Só porque, no caso, triturar por causa do que está nele, do que ele foi impresso né? Por segurança, por segurança. Aí eu já penso que não seria o ideal, o ideal seria triturar e ter um outro destino que seria reciclar...triturar e reciclar. Seria isso que eu penso né? (E3)

Em contraste com os apontamentos apresentados até o momento, os entrevistados E2 e E8 demonstram ter uma visão divergente dos demais em relação ao consumo de material e a geração de resíduos. As falas destes entrevistados parecem subestimar a quantidade e a variedade de recursos consumidos no desenvolvimento das atividades do DETRAN/MT e também os impactos causados por estes sobre o ambiente, o que deve estar relacionado ao modo com interpretam a sua realidade. É possível que tal percepção seja compartilhada por outros servidores e gestores da autarquia. Diante disso, entende-se que ações voltadas à educação ambiental, ao compartilhamento dos dados referentes ao consumo de materiais, energia e água de modo a envolver os servidores na atividade monitoramento, seriam algumas das medidas que poderiam contribuir para a construção de uma visão mais realista.

> Olha, quanto a questão do impacto, aqui nós estamos em um ambiente fechando, onde as sobras dos materiais, nós praticamente não temos sobras, porque a emissão do licenciamento entrega para o proprietário e o canhoto que ele assinou é destinado para o arquivo […]. (E8)

> [...] dentro do órgão nós podemos dizer que nós não causamos nenhum impacto ao meio ambiente [...]. (E8)

> A gente produz pouco lixo plástico, a gente praticamente não produz, só os copos descartáveis [...]. Então, eu acho que a gente fica devendo nesse ponto, outros pontos eu acho que a gente não num prejudicar tanto o meio ambiente não, pelo menos aqui. (E2)

Outra situação abordada pelos entrevistados, se refere aos recursos despendidos para o abastecimento, manutenção e deslocamento dos veículos da autarquia para a aplicação de exames teóricos e práticos no interior do Mato Grosso. De acordo com os dados do DETRAN/MT, referentes ao ano de 2018, os percursos até os locais das provas foram realizados por meio de 18 rotas, caracterizadas pelo órgão como sendo longas e cheias de interstícios, representando alto custo de manutenção e risco de acidente. Tal deslocamento contabiliza um total de 242.648 Km percorridos ocasionando, assim, impactos ao meio ambiente.

> Hoje para a pessoa fazer uma prova prática em Vila Rica é a cada 45 dias que a banca vai e ela sai daqui de carro então só de sair daqui de carro elas está poluindo, ela está gastando alguma coisa […]. (E15)

O entrevistado E9 relata que, ao seu ver, a falta de conhecimento quanto ao que fazer em relação as questões ambientais que se apresentam diante do órgão, dificulta um engajamento maior em relação à sustentabilidade. Segundo o entrevistado, no âmbito do DETRAN/MT podem ser observadas ações sustentáveis no nível individual, entretanto, questões maiores como o caso dos móveis inservíveis que ficam expostos a céu aberto enquanto aguardam um destino adequado, representam um desafio para a autarquia. Tais desafios, ou como evidenciado por E9, "o não saber quais são os caminhos", podem dizer respeito às dificuldades para efetivar determinadas ações devido à obrigatoriedade de atendimento à diversas leis e normas de diferentes órgãos que associado aos trâmites que, por vezes, podem ser númerosos e complexos inviabilizam a implantação de medidas sustentáveis mais expressivas. Deste modo, tão importante quanto o órgão público possuir uma política ambiental é que o próprio estado possua uma política ambiental a ser articulada em todos os órgãos da administração direta e indireta. Além disso, a consideração do entrevistado evidencia a importância de se investir na educação ambiental dos servidores e na capacitação e qualificação de servidores a fim de que estejam aptos a lidar com essas questões.

> Eu vejo assim que a gente poderia estar envolvido mais com a questão do meio ambiente, mas ao mesmo tempo a gente não sabe quais são tantos os caminhos sabe? Porque uma coisa é eu dar um jeito nos papéis outra coisa é a gente falar sobre os comportamentos sustentáveis, mas a gente ainda tem aqui no órgão né? E no todo da cidade, tem algumas coisas que a gente não sabe ainda como resolver que é a questão do lixo, tem a questão de alguns bens que estão agregados em alguns lugares, perdidos no fim lá do DETRAN, a gente está com alguns móveis lá a céus aberto, perdidos eu acho isso aí também ele precisa ser resolvido né? […]. (E9)

Deste modo, infere-se que apesar de pressões institucionais internas e externas se apresentarem como limitadoras de determinadas iniciativas, ainda assim ações podem ser

desenvolvidas a partir da capacidade de agência da organização e de seus indivíduos com o intuito de contornar situações restritivas e alcançar uma realidade mais sustentável (GIDDENS, 2003; AUGUSTO, 2007; MACHADO-DA-SILVA; FONSECA; CRUBELLATE, 2010).

A respeito das práticas ambientalmente negativas e dos impactos destas, observados pelos entrevistados, E9 menciona que durante o período de construções e reformas do DETRAN/MT, o órgão não tem demostrado a devida preocupação com o acúmulo de água e proliferação de vetores de doenças nas obras em andamento e nos resíduos gerados pela construção, o que pode causar danos à saúde dos servidores e da população circunvizinha.

> [...]. Nós estamos com construções aí, reformas né? Se você observar algumas coisas a gente vê que está tudo ali a céu aberto, períodos que tem chuva, períodos que tem coisa, isso aí agrega alguns pontos desfavoráveis para a nossa saúde com relação a dengue […] eu acho que essas preocupações aí o órgão ainda não tem, não só em relação a isso, em relação a parte estrutural de tudo aqui né? (E9)

Os impactos ambientais relacionados ao trânsito também foram mencionados pelos entrevistados. Nesse sentido, E15 aponta que apesar da crise econômica vivenciada pelo país, no estado de Mato Grosso tem havido crescimento da frota de veículos, levando ao aumento da emissão de gases poluentes. Tal situação representa um desafio a ser enfrentado pelo DETRAN/MT por meio de ações educativas e de fiscalização.

> […] porque hoje a gente sabe que as poluições que existem de veículos e motocicletas gerando aí um desconforto para a população muito grande e a gente tem um crescimento muito grande da frota de veículos no estado, aliás no Brasil, mas aqui no Mato Grosso como é atípico, porque o estado aqui, principalmente o nortão, aquela região lá produtora, eles não estão passando por tanta crise como estão os outros estados, então a frota nossa aqui, ela tem aumentado muito e com isso gera mais desconforto também na parte de poluição. (E15)

Em síntese, de acordo com os relatos dos entrevistados se constata que as práticas negativas e os impactos ambientais relacionados ao DETRAN/MT estão associados, sobretudo, à utilização excessiva de materiais de consumo, à adoção de procedimentos antiquados e à ausência de um programa de gerenciamento de resíduos. Deste modo, acredita-se que o enfrentamento deste cenário perpassa por iniciativas voltadas a educação ambiental, ao emprego de tecnologias mais sustentáveis, a modernização de procedimentos e ao gerenciamento de resíduos.

4.5 CATEGORIA CONSCIÊNCIA AMBIENTAL E POSICIONAMENTO DOS SERVIDORES

A categoria consciência ambiental e posicionamento dos servidores aborda aspectos relacionados à compreensão e ao cuidado ambiental dos servidores expressos nas práticas que adotam (ou não) em seu ambiente de trabalho. Se ocupa também do modo como o cidadão-contribuinte do DETRAN se posiciona diante de algumas alternativas de prestação de serviço mais sustentáveis apresentadas pelo órgão. Nesse seguimento, é exposto, entre outras coisas, a forma como comportamentos recorrentes de determinados cidadãos, no trânsito, impactam o meio ambiente. O modo como os entrevistados se posicionam em seu ambiente de trabalho diante das questões ambientais é examinado nesta categoria. Para isso, buscou-se analisar as origens de tais comportamentos, bem como os fatores que os motivam.

Sobre a consciência ambiental dos servidores, o entrevistado E1 expõe que a compreensão trazida por cada servidor sobre o ambiente não é recurso suficiente para transformar o DETRAN/MT em uma organização ambientalmente mais sustentável. De acordo com o entrevistado, a mudança institucional necessita de incentivos da alta gestão, tendo em vista que a consciência ambiental é subjetiva e seu nível não é uniforme entre os servidores, conforme indica o fragmento de sua narrativa

> Nesse sentido, incentivar mais, [...] acho que não vem de cima, se existe, existe por parte do servidor que vai da consciência do servidor, pessoal, e é o problema, a consciência que é o problema, nem todo mundo tem essa consciência. (E1)

Em contraste, o entrevistado E5 afirma que há iniciativas do DETRAN/MT para a promoção de sustentabilidade ambiental e que estas contribuíram positivamente para a mudança de comportamento dos servidores da 2ª Circunscrição de Trânsito de Rondonópolis.

> [...].todos esses projetos que nós falamos eles estenderam-se até nós né? E isso fez com que nós mudássemos o comportamento. Agora, localmente, nós temos observado nos servidores uma boa aceitação disso, porque, não é porque é moda né? Está na moda ser sustentável, é porque é necessário [...]. (E5)

Os projetos mencionados pelo entrevistado referem-se às canecas reutilizáveis distribuídas aos servidores em substituição ao uso de copos descartáveis e às demais orientações voltadas à gestão ambiental expressas na Portaria 098/2015/GP/DETRAN/MT que, dentre

outras coisas, dispõe sobre procedimentos para a redução do consumo de material de expediente e uso racional dos veículos da autarquia.

Diante da ausência de evidências sobre o desenvolvimento de ações robustas voltadas à educação ambiental e à sensibilização dos servidores, infere-se que a mudança de comportamento citada pelo entrevistado E5 esteja muito mais relacionada aos aspectos de cobrança, disciplina e punição inerentes ao instrumento utilizado para difundir tais orientações do que a um processo de conscientização ambiental dos servidores. Todavia, apesar da organização pública possuir instrumentos legais e administrativos que, devido as características já mencionadas, auxiliam a gestão ambiental, a efetividade desta está intimamente relacionada a um processo educativo de mudança de atitude (DIAS, 2006; FERREIRA et al., 2008; BONISSONI et al., 2009).

Em se tratando ainda de consciência ambiental, é interessante observar que, apesar dos servidores adotarem algum tipo de prática ambientalmente correta em seu dia-a-dia, alguns deles, mostram-se conscientes sobre os impactos ambientais das mesmas também ao reconhecerem falhas em sua conduta ou ainda ao assumir que as práticas já adotadas podem ser aperfeiçoadas, conforme fragmento a seguir.

> Eu pessoalmente eu acho que eu tinha que contribuir mais. Andar mais de bicicleta, emitir menos gases poluentes. No trabalho eu acho que eu tinha que economizar mais na emissão de papel né? Mas já economizo bastante, não imprimo papel desnecessário, tomo esse cuidado e imprimo em frente e verso para economizar na questão das folhas. O copo descartável eu teria que aprender a usar a canequinha, mas ainda não peguei o hábito […]. (E2)

Dentro desta categoria, os entrevistados abordaram o modo como percebem a consciência ambiental dos usuários a partir da maneira como estes se comportam diante de algumas alternativas de serviço ofertadas pelo DETRAN/MT. Conforme apontado por E5, apesar de o DETRAN/MT ter disponibilizado, nos últimos anos, uma série de serviços por meio de plataformas digitais, o que potencialmente reduziria o consumo de recursos financeiros e ambientais, muitos contribuintes não associam tais alternativas com a promoção da sustentabilidade, ou como dito por E5, não se importam com a questão. Ainda, de acordo com o entrevistado a indicação de tais alternativas pelo servidor é por vezes vista pelo usuário como "má vontade" no atendimento.

> [...] me incomoda bastante a questão das pessoas realmente não se importarem, porque quando você fala para pessoa que é melhor ela ter acesso a um documento digital, ou que é melhor ela buscar outros meios mais sustentáveis para resolver seu problema, geralmente ela acha que você está com má vontade né? "Não, mas eu já tô aqui e tal", então assim, "eu quero o papel de qualquer jeito...eu quero isso, quero aquilo" […] então realmente me

> incomoda bastante perceber que as pessoas, elas não andam na mesma sintonia, não são todos, é claro, tem gente que realmente reconhece "falam ô, legal eu vejo isso muito bom", elogia a gente, mas uma maioria, uma grande parte quer sair com um papel na mão de qualquer jeito. (E5)

Situações como a descrita por E5 e outros entrevistados, podem decorrer do desconhecimento dos usuários de que os serviços requeridos podem ser obtidos por outras vias; por não possuírem familiaridade com as ferramentas digitais; por tais recursos não serem suficientemente claros, ou ainda pelo fato de que alguns usuários preferirem o atendimento presencial por ver neste algum tipo da vantagem, como a possibilidade de obter outras informações das quais necessitam.

Outro aspecto abordado por alguns entrevistados diz respeito ao comportamento dos condutores e pedestres perante o meio ambiente. Conforme o entendimento do entrevistado E3, de modo geral, os usuários do trânsito não possuem consciência dos impactos de suas ações no trânsito sobre o meio ambiente, sendo as ações negativas limitadas apenas pela consciência da multa aplicável à infração cometida, conforme trecho a seguir.

> [...] as pessoas, os usuários do transito não tem consciência de que aquilo ali polui meio ambiente, de que aquilo ali vai impactar na sua respiração entendeu? Vai impactar na vida das pessoas de um modo geral, eles não têm essa consciência, a consciência das pessoas é só com relação à multa [...]. (E3)

Ademais, o entrevistado E3 prossegue enfatizando a questão da pouca consciência ambiental dos condutores ao fazer referência às práticas ambientais nocivas no transporte de cargas perigosas que, possivelmente, tenha chegado ao seu conhecimento por meio da mídia ou devido ao relacionamento direto e indireto com condutores que trabalham com esse tipo de transporte.

> […] nossos condutores no Mato Grosso não se atentam para isso, não estão nem um pouco preocupados com o que eles vão jogar a natureza entendeu? Até, assim, quanto eles transportam aí...que assim restos de coisas que poluem a natureza eles não pensam duas vezes, um condutor não pensa duas vezes em jogar, por exemplo, um restante de óleo, por exemplo, alguma coisa assim...jogar no rio ou jogar numa terra, eles não pensam não, não tem essa consciência [...]. (E3)

A esse respeito, vale ressaltar que, conforme Verginassi et al., (2007, p.6), o estado de Mato Grosso possui um consumo relevante de produtos químicos perigosos devido, sobretudo, "à dimensão territorial do Estado, ao transporte essencialmente rodoviário, à intensa atividade agrícola altamente mecanizada e ao crescimento industrial". Além, disso, "o Mato Grosso é via de acesso para os estados do Amazonas, Pará, Acre, Rondônia e países vizinhos" (VERGINASSI et. al., 2007).

Deste modo, as condições nas quais se dá o intenso tráfego de cargas perigosas de diferentes classes de risco nas rodovias de Mato Grosso, conforme dados apresentados na pesquisa de Verginassi et. al., (2007), corroboram e complementam os apontamentos feitos por E3. À época da pesquisa, os autores apontaram diversos fatores que poderiam ser os causadores dos altos índices de acidentes no transporte desses produtos. Verginassi et. al., (2007) citam como os principais, a falta de preparo de condutores, evidenciado pela baixa escolaridade, o constatado desconhecimento dos significados dos rótulos de risco e painel de segurança, a falta de EPI ou o acondicionamento destes em local de difícil acesso e o grande volume de cursos de movimentação operacional de produtos perigosos (MOPP) falsos. Os autores associam a esses fatores, ainda, o fato de os veículos envolvidos neste tipo de transporte serem antigos e apresentarem mau estado de conservação. Somam a isso também, "o fato da malha viária do estado ser bastante extensa e apresentar, em toda a sua extensão, sérios problemas de manutenção e configuração técnica" (VERGINASSI et al. 2007, p.12). Aparentemente, os fatores e condicionantes apresentados em 2007, permanecem válidos para a realidade presente.

Diante do exposto, observa-se que embora tenham sido citadas iniciativas do DETRAN/MT que contribuíram para uma mudança positiva das práticas adotadas pelos servidores em relação à sustentabilidade ambiental, não há evidências de que a consciência ambiental seja uma categoria consolidada individualmente pelos diferentes atores relacionados ao DETRAN/MT. Além disso, não se percebe a consolidação dessa categoria pela instituição enquanto fomentadora da sensibilização ambiental dos servidores e usuários.

Quanto as práticas adotadas pelos entrevistados em seu ambiente de trabalho, de modo geral, percebe-se que muitas destas são reflexo de comportamentos adquiridos ao longo de suas vidas, no ambiente familiar e nos diversos lugares pelos quais passaram, que ao serem internalizados são reproduzidos nos ambientes que frequentam. A esse respeito, Augusto (2007, p.11) explica que, "devido à racionalidade limitada e a prevalência de hábitos e símbolos, os indivíduos raramente começam do zero quando determinam seus cursos de ação". Tal concepção fica nítida nas falas dos entrevistados E3, E7 e E10. Este último afirma que "[...] muita das coisas a gente aprende em casa, é berço entendeu? Que estende a qualquer ambiente que eu vá [...]". De modo semelhante, E7 menciona que "[…] a gente, no dia, sabe dos colegas que têm as atitudes geralmente no dia a dia, em casa e tudo, que acaba refletindo aqui, por que se faz aqui né? [...]".

Uma questão interessante apontada por E3, além daquelas já abordadas por outros entrevistados, é sobre o meio ambiente ser objeto da preocupação mundial. O entendimento do

entrevistado sobre o meio ambiente estar no centro das discussões mundiais, provavelmente, está relacionado ao fato de que nas últimas décadas este assunto tem cada vez mais mobilizado conferências e acordos internacionais, estimulando que os países incluam a sustentabilidade ambiental em suas agendas políticas. Deste modo, considerando-se a difusão desta temática por intermédio das mais diversas instituições e meios de comunicação, compreende-se a influência dessa questão sobre o modo com as pessoas pensam e agem, conforme mencionado por E3. Assim, entende-se que determinadas posturas relacionadas a sustentabilidade ambiental têm se institucionalizado na sociedade de modo geral e no DETRAN/MT. Segundo Augusto (2007), os mecanismos que levam tal processo ao nível da ação individual abrangem dois fatores importantes. O primeiro relaciona-se a um símbolo ou um indicador de status de natureza social ou econômica. O segundo mecanismo por meio do qual a institucionalização se efetiva, são os hábitos e as rotinas adotadas pelos indivíduos.

> [...]. Mas nós DETRAN interior temos adotado algumas posturas né? Que às vezes, até inconscientemente né? Às vezes até pela educação que você recebe, pelo meio em que você vive, você acaba adotando, assim, algumas coisas que acabam influenciando sim, nessa questão do meio ambiente, de preservação do meio ambiente até porque isso é uma questão que, assim, é uma preocupação eu acho que o mundial e a gente carrega isso no subconsciente, é uma coisa que a gente carrega no dia a dia e às vezes até quando você vai...quando você toma água, quanto vai escovar os dentes na sua casa você acaba lembrando né? São coisas que já estão ali. Bom, pelo menos assim eu, enquanto pessoa, não enquanto gestora, entendeu? Mas enquanto pessoa acabo fazendo isso e acabo trazendo para cá né? […]. (E3)

Nesse mesmo sentindo, os entrevistados E3 e E4 explicitam e enfatizam a simplicidade das ações sustentáveis que praticam no ambiente de trabalho que, em geral, estão relacionadas ao uso racional da água e da energia e ao descarte adequado dos resíduos. O entrevistado E3, levanta ainda a questão de que em algumas situações a adoção e a execução de determinadas ações podem não estar relacionadas à consciência ambiental propriamente dita, mas sim ao hábito, que por ser ambientalmente positivo, contribui para a sustentabilidade. Embora também se possa inferir que inicialmente tal hábito tenha surgido de um processo reflexivo. De acordo com Whittington (1992 apud Augusto, 2007, pp.4-5) o emprego de práticas habituais está relacionado à "necessidade humana de segurança ontológica leva os atores a dar primazia aos comportamentos rotineiros padronizados e reproduzir não intencionalmente as estruturas de seu mundo". Todavia, devido a agência ser considerada "livre", a ação nunca é simplesmente reprodutora de ambientes simbólicos internalizados, uma vez que, envolve um processo de externalização e re-representação e está conectada à capacidade representativa e simbólica do ator (ALEXANDER, 1992 apud AUGUSTO, 2007).

> [...]. Então, eu acabo sim tendo uma postura de preservação sim do meio ambiente de uma forma claro assim.…uma forma simples né? Uma forma quase que talvez imperceptível para os outros, mas até para mim mesmo às vezes, mas a gente acaba fazendo quando você para pra pensar no seu dia a dia, que você para e reflete, quando você deixa de usar dez copos de descartáveis por dia, por exemplo, e toma água no copo, vamos dizer assim, de extrato de tomate ou em um desses de plástico aí você está contribuindo sim com o meio ambiente. Quando você vai às vezes ali...vai ao banheiro, assim, lavar as mãos você pensa não para aí, passa sabão, desliga depois liga de novo a torneira, são hábitos que você tem na sua casa que você acaba tendo aqui e que automaticamente você está cuidando sim do órgão. Não é nem, assim, como eu posso dizer, lógico, isso vai refletir de uma forma geral, vai refletir né? Pouquinho, mínimo, mas vai refletir né? Mas assim às vezes, é igual eu já te disse antes, talvez, não seja essa consciência né? De preservar mesmo, mas sei lá, de hábito, hábito que leva a preservação. (E3)

> Aquelas que a gente traz de casa. A luz acesa desnecessariamente, a torneira ligada desnecessariamente, o descarte correto do lixo, pontualmente isso né? Realmente nenhuma preocupação maior do que essas pequenas ações que a gente já trás de casa e perpetua no ambiente de trabalho. (E4)

Similarmente ao exposto por E3, o entrevistado E7 enfatiza a importância das pequenas ações como forma de contribuir para a preservação ambiental, entretanto, o mesmo afirma que a pouca consciência a respeito da influência das ações individuais no ambiente faz com que pequenas ações sejam subestimadas e consequentemente não adotadas. Dessa forma, agindo ou não, se evidencia a capacidade de agência dos atores, uma vez que, segundo Giddens (2003, p.17), ser agente "significa ser capaz de intervir no mundo, ou ainda abster-se de tal intervenção". Entretanto, para se alcançar uma situação de maior sustentabilidade ambiental importa as ações que contribuam para este propósito.

> [...] E a gente tem muito ainda que ver, nossa, são muitas coisinhas que a gente acaba que não faz, às vezes, até por não se dar conta de que teria uma influência né? Que teria uma contribuição. (E7)

Além das ações "simples" já mencionadas, o entrevistado E16 relata que há servidores extremamente proativos no que diz respeito às questões ambientais. Conforme revela E16, tais servidores ao terem o conhecimento de ações desenvolvidas, ainda que por outros órgãos, participam de forma voluntária. Segundo o entrevistado, estes servidores também demostram preocupação com as pendências ambientais do DETRAN/MT e incorporam esses valores que trazem consigo no seu ambiente de trabalho. Deste modo, é evidente que a agência dos referidos servidores é carregada de intencionalidade em preserver o meio ambiente. Giddens (2003, p.12) define esse conceito como "o que caracteriza um ato que seu perpetrador sabe, ou acredita, que terá uma determinada qualidade ou desfecho e no qual esse conhecimento é utilizado pelo autor para obter essa qualidade ou desfecho".

> [...] E aí eu vou falar da minha vivência na sede, nós temos muitos servidores que participam não só da comissão, mas como voluntários da comissão, fazem ações de reflorestamento, apoiam a SEMA com algumas ações né? Descem junto com a prefeitura para fazer a limpeza dos rios, saem para plantar árvores, se preocupam com o consumo né? Com a questão das lixeiras, a coleta seletiva do lixo, então, assim, nós temos muitos servidores e aí como cidadão, não como servidor público que tem essa preocupação e incorpora esses valores no nosso serviço [...]. (E16)

Em sentido contrário, ao retratar o que observa em relação à postura de determinados servidores em seu ambiente de trabalho, E3 indica que este é composto por pessoas com diferentes níveis de preocupação com as questões ambientais. Assim, nas palavras do entrevistado, "[…] eu observo cada um, e eu sei que tem aqui pessoas preocupadas e também pessoas não muito preocupadas né? Eu já observei pessoas que usam o mesmo copo né? Por várias vezes durante o dia, que são copos descartáveis [...]". Deste modo, E3 deixa evidente a importância e a necessidade da autarquia investir na educação ambiental dos seus servidores, tendo em vista que, aparentemente, nem todos estão conscientes dos impactos de suas ações sobre o ambiente. Nesse sentido, E10 afirma que, "[...] a postura de cada um vem de berço e ela também pode ser aprendida na escola, pode ser aprendida no ambiente de trabalho [...]".

No que diz respeito à postura dos servidores diante das ações sustentáveis propostas pelo DETRAN/MT, o entrevistado E5 reconhece que

> "[…] localmente nós temos observado nos servidores uma boa aceitação disso, porque, não é porque é moda né? Está na moda ser sustentável é porque é necessário [...]". O entrevistado afirma ainda que "[...] nós vivemos hoje um período de adaptação. Eu ecologicamente, falando de mim mesmo, a gente entende que você cada vez mais tem que ser mais atento para isso [...]."

Tal "período de adaptação", mencionado por E5, possivelmente se refere ao tempo necessário para que haja a plena adoção das novas práticas propostas pela gestão do DETRAN/MT, tendo em vista a substituição de um hábito pré-existente. Contudo, muitos fatores se relacionam nesse processo de mudança, dentre estes, destacam-se as forças coercitivas da instituição, as concepções de cada servidor e sua capacidade de agência. Considerando-se que a agência pode ser tanto reprodutora quanto transformadora, entende-se que "a institucionalização ocorre somente quando a prática ou forma se incorpora na consciência dos participantes", o que se dá por meio dos hábitos e dos símbolos (AUGUSTO, 2007, p.14).

Deste modo, compreende-se que processos de mudança precedidos de ações que visem sensibilizar os envolvidos para a sua importância e que os tenha não apenas como cumpridores de ações pré-estabelecidas, mas que também propiciem a participação destes em sua elaboração,

tenham mais eficácia em seus propósitos. Tal proposição se fundamenta no argumento de Machado-da-Silva, Fonseca e Crubellate (2010, p.99), que afirma que os "atributos estruturais só se efetivam quando atores sociais os interpretam e se orientam por eles em função dos seus valores e interesses e do significado que lhes atribuem."

Quanto aos motivos que definem o posicionamento dos entrevistados diante do meio ambiente, constata-se que estes são diversos. Para o entrevistado E4, a economia de recursos financeiros que as práticas sustentáveis proporcionam é um dos fatores que motiva sua adoção, conforme evidenciado em sua fala "[…] o econômico é claro né? Porque reflete né? Reflete nisso [...]".

De acordo com Giddens (2003), os motivos da ação referem-se as necessidades que a instigam. Deste modo, a motivação está muito mais relacionada ao potencial para a ação do que a forma como está é cronicamente executada pelo agente. Os motivos tendem a influenciar diretamente a ação apenas em circunstâncias relativamente incomuns, onde de algum modo há a quebra a rotina. Em sua grande maioria, os motivos fornecem planos globais a partir dos quais uma série de condutas são encenadas.

A preocupação com as consequências da degradação ambiental para os seus descendentes também foi um motivo bastante mencionado pelos entrevistados. Nesse sentido, o entrevistado E5 aponta que ações voltadas à preservação têm o potencial de despertar o envolvimento das pessoas uma vez que, em tese, todos têm o interesse em garantir condições de existência para a sua posteridade. De acordo com E5 "[…] é uma coisa que você faz de certa forma até com um relevante interesse, porque você sabe que se você agride o meio ambiente uma hora a sua prole, a posteridade vai pagar o preço né? [...]".

Nesse mesmo sentido, E4 afirma que a motivação de suas ações ambientalmente sustentáveis está relacionada ao cuidado com a sua descendência. Segundo o entrevistado, "[…] pode soar egoísta eu falar isso, pensando na minha filha, mas claro que isso sensibiliza a gente né? [...]". Do mesmo modo E6, também revela que seu posicionamento é motivado pela preocupação de que sua progênie desfrute de condições adequadas de vida.

> O que me motiva é: filhos, netos e bisnetos. Isso é a minha preocupação. É que eles, por exemplo, eu vejo que o que eu tive de natureza, natureza mesmo, os meus filhos já não têm, então significa que se a gente não preservar o que nós temos hoje significa que meus netos e bisnetos nem conhecerão. (E6)

Outro motivo indicado pelos entrevistados está ainda relacionado à preocupação com o futuro, não apenas de sua descendência, mas também de suas próprias vidas e de outros seres humanos. Assim, E13 ressalta a importância de que as ações realizadas no presente se pautem

na sustentabilidade afim de garantir a qualidade de vida no futuro, deste modo, E13 afirma que, "[…] a gente tem que ter essa visão do presente para esse presente não danificar o nosso futuro né?". Nessa mesma perspectiva, E7 relata que suas ações visam à melhoria da qualidade ambiental tendo em vista as perspectivas futuras, bem como o atual cenário de degradação ambiental.

> […] uma tentativa de melhoria mesmo do meio ambiente. Melhoria que eu sei que às vezes [...] eu possa não usufruir, mas que quem vá vir não sofra com aquilo que está previsto aí né? Que já está bem claro. Então é para que amanhã ou depois as pessoas possam [...] viver como eu vivo ou melhor né? Porque a tendência é piorar. Se a gente não agir a tendência vai ser piorar esse meio ambiente, [...] a gente não vai usufruir de tantas coisas que temos hoje, então é pensando no que possa vir no futuro mesmo, tanto para os filhos, que as pessoas falam "ah, para a minha geração próxima" também, mas para um meio geral, a gente vê tanta gente tendo consequências maiores de como já está, imagina mais para frente. Então é uma preocupação com o futuro mesmo. A conscientização tanto em casa quanto no trabalho quanto na rua e a efetividade dessa conscientização, de que [...] a gente comece a agir para evitar danos maiores que estão por vir, [...] que a gente causou e que está determinado. (E7)

Ademais, alguns dos entrevistados deixam transparecer em suas falas que a motivação de suas ações passa por um padrão ético próprio de cada um o que conduz à agência. O entrevistado E1 demonstra isso ao revelar sua preocupação com o consumo racional tanto dos recursos financeiros da administração pública, quanto dos recursos naturais.

> Acho que a consciência ecológica, tem que pensar um pouco né? Você tem que pensar um pouco no futuro, para que eu vou gastar, desperdiçar matéria-prima? Qual o objetivo? Ah, mas o Estado paga, sim paga, mas além da questão do dinheiro público é a questão ambiental também. Que lá, essa matéria prima que eu uso vem de algum lugar, por exemplo, o papel veio de alguma floresta, teve a derrubada da mata nativa para construir essa floresta de pinus, seja lá o que for para o papel. Teve a questão do metal para o fio da vistoria, teve a exploração, então eu acho que tem que pensar nisso. (E1)

De modo semelhante, um dos motivos expressos por E5 deixa manifesto que sua preocupação com a preservação do meio ambiente está fortemente relacionada com questões morais e éticas. O entrevistado ressalta a importância de deixar um legado, uma imagem para a posteridade como de boa pessoa e comprometida com meio ambiente.

> Eu costumo dizer que todo mundo que nasce ele tem um destino, não é? Que é aí no final da vida você olhar para trás e ver o que você fez, o que você deixou e eu não estou falando só de bens materiais, é de como você foi, de como você viveu né? E eu, assim como você busca ser uma boa pessoa, de caráter, eu acho que buscar ser ambientalmente correta, sustentável, demonstra um compromisso com o meio ambiente […]. (E5)

A motivação que o entrevistado E10 adota para a defesa de ações sustentáveis parece estar intimamente relacionada a questões éticas, uma vez que o mesmo menciona a necessidade

de manter uma postura coerente entre o que é ensinado e o que é praticado enquanto professor da EPT do DETRAN/MT. Assim, E10 relata que, "[...] na postura de educadora eu tenho que dar um exemplo, exemplo na rua, na escola, no ambiente de trabalho, nas relações, na empatia com o outro né? Isso aí é uma coisa já nata do professor […]".

Desse modo, depreende-se que muitas das ações sustentáveis praticadas pelos servidores advêm de suas diversas vivências e são reproduzidas no ambiente de trabalho. Entretanto, não se pode definir a postura dos servidores como meramente reprodutora de hábitos pré-existentes, tendo em vista que, conforme evidenciado, muitos estão abertos a aderir a propostas da gestão em prol sustentabilidade, bem como há aqueles que vão além, ao desenvolver uma postura proativa no que diz respeito às questões ambientais. Retomando ainda o papel das práticas, previamente incorporadas pelos servidores, embora, só tenham mencionado ações positivas, infere-se que, também sejam reproduzidas ações danosas ao ambiente, tendo em vista que hábitos negativos também podem fazer parte da conduta dos indivíduos. Isto posto, pode-se considerar que o DETRAN/MT seja um lugar propício para ações voltadas à conscientização ambiental e ao aprendizado e adoção de posturas mais sustentáveis. Nesse sentido, compreender o que motiva a postura dos servidores diante do meio ambiente pode auxiliar a definição de estratégias e abordagens em ações educativas, tornando-as mais efetivas.

4.6 CATEGORIA PRÁTICAS AMBIENTAIS ADOTADAS PELOS SERVIDORES

Nesta categoria são apresentadas as práticas de sustentabilidade ambiental adotadas pelos servidores. Tais práticas compreendem aquelas decorrentes de projetos do DETRAN/MT, as advindas de iniciativas locais, ou ainda, em um nível mais pessoal, as que estão relacionadas aos valores de cada servidor.

As práticas relacionadas a redução do consumo do papel, foram uma das mais citadas entre os entrevistados em todas as unidades pesquisadas. Assim, ações como a impressão em modo frente e verso, o cuidado para não imprimir vias desnecessárias e a utilização de impressões inutilizadas para rascunho, são ações executadas rotineiramente pelos servidores. Em algumas falas ficou evidente a associação dessas práticas às orientações recebidas da autarquia, sobretudo aquelas referentes às determinações da Portaria nº 098, de 6 de maio de 2015, conforme já mencionado. Deste modo, E2 afirma que "eles pedem para economizar

bastante na emissão de papel, mandam documentos para nós mais por e-mail, justamente pra questão do papel, para não estar utilizando tanto o papel". Desta forma, o entrevistado E7 indica que em sua unidade os servidores têm "[...]tentado uma rotina de reutilizar os papéis para blocos de notas […]", os demais fragmentos de fala expressam como as ações que visam a redução do consumo ocorrem na prática.

> […]. Eu posso citar a preocupação com o consumo de material de expediente. A preocupação, por exemplo, com o consumo de papel né? Nós temos uma determinação clara da gestão de fazer o uso da impressão frente e verso né? Nós temos hoje, pelo menos nas unidades aqui em Rondonópolis, todas as impressoras já são aptas para fazer essa impressão frente e verso, até de um modo bastante prático né? E essa orientação nós temos. É uma ação pontual, mas que sim, atende uma preocupação ambiental né? [...] (E4)

> [...]. Mas já economizo bastante, não imprimo papel desnecessário, tomo esse cuidado e imprimo em frente e verso para economizar na questão das folhas. [...]. Eu acho que eu não sou, assim, muito de desperdício, de gastar demais [...]. (E2)

> […] cada setor utiliza a melhor forma, por exemplo, se você utilizar uma via que imprimiu errado, a gente utiliza ela como rascunho, eu percebo que vários setores fazem isso né? Porque às vezes você acaba imprimindo uma folha incorreta, mas são coisas pontuais que cada setor...iniciativas que cada servidor vai adquirindo. (14)

Nesse seguimento, o entrevistado E9 aponta que, as diferenças nos serviços prestados em cada setor, bem como na forma como cada um está estruturado, influenciam no tipo e na quantidade de materiais utilizados e os resíduos gerados. Assim, as peculiaridades de cada setor também interferem nas respostas possíveis de serem dadas pelos servidores. Nesse sentido, o entrevistado expõe que, de modo geral, os serviços prestados no atendimento ao contribuinte são realizados em várias etapas, intimamente articuladas entre si, envolvendo vários servidores que se veem dependentes uns dos outros para a realização do trabalho. Deste modo, conforme indica E9, as soluções dadas aos resíduos gerados também ocorrem em um nível mais coletivo, contando com a participação dos envolvidos no processo de produção. Em contraste, E9 indica que em trabalhos realizados de modo mais independente as soluções também tendem a ser mais individuais.

> O setor antigo, ele tem mais funções e ações como, atendimento, como as outras diretorias elas são correlacionadas com ação de cada um. Se você pegar uma diretoria de veículos, uma diretoria de habilitação, desde do início da entrada lá, que o usuário chega, um servidor atende, aí o outro faz isso e o outro faz isso, eu digo que as ações em relação ao atendimento de retorno para o usuário estão muito mais interligadas, porque um depende do outro.[...]. No setor aqui a gente tem uma ligação, mas na hora de você ir lá fazer o curso, desenvolver, vai um servidor, aí depois em um outro módulo, outro servidor. A gente está interligado, mas ao mesmo tempo, assim, as ações dele, é ele que

> vai ser o palestrante ou ele quem vai ser aquele que vai ministrar aquele módulo solicitado. Mas em termos de práticas sustentáveis, nesse setor, eu vejo elas, assim, mais individuais, já lá nos outros eu acredito que era possível fazer mais conjunto, porque aquele que atendeu lá na frente usou, sobrou bastante papel, então o que é que fazíamos, nós colocávamos em um único lugar e aí todo mundo no final do expediente juntava para fazer os blocos e depois distribuía entre todos que ficavam na parte interna né? Então, aqui já não. Aqui cada um vai fazendo sua individualidade dentro do que usou ou nem usa o papel se não for necessário. [...]. (E9)

Além disso, os entrevistados apontam que algumas das ações que realizam para a redução do consumo de papel estão relacionadas ao uso de ferramentas tecnológicas digitais. A esse respeito, E5 relata que em sua unidade há a prática de estimular os usuários a utilizarem os serviços disponibilizados pelo estado por meio de sites e aplicativos. Conforme indica, a comodidade, a economia e cuidado com o meio ambiente são os argumentos que fundamentam tal incentivo pelos servidores.

> [...] muita gente procura o DETRAN quando na verdade não precisa dessa emissão toda de papel, dessa coisa toda, ele pode entrar na internet ter a informação digital, então assim, nós percebemos isso e os servidores hoje ele tem seguido essa rotina, de orientar as pessoas a procurar cada vez mais que que façam isso de forma digital, que façam isso com essa preocupação que se não precisa de uma nova folha de uma taxa não tire isso […] você tem outros acessos para isso né? Então, incentivamos muito a parte da utilização da tecnologia com o objetivo de comodidade e de menos agressividade ao meio ambiente e o fato é que nós temos hoje o aplicativo que é o MT cidadão onde vários serviços são disposto ali. E esse aplicativo, ele vem a reduzir bastante essa emissão de papel a essas coisas todas e a gente tem essa obrigação aqui na CIRETRAN, de divulgar mesmo o aplicativo para que as pessoas usem ele de forma mais econômica e ecologicamente mais correta. (E5)

Os entrevistados mencionam ainda, outras práticas que adotam para reduzir emissões desnecessárias de resíduos nos serviços de atendimento ao contribuinte. Para isso, E6 relata que procura compreender a demanda do usuário e supri-las de modo a gerir os recursos necessários para atendê-la de forma mais racional possível.

> [...]. Outra coisa, quando o usuário me pede…eu vejo lá 15 multas, vamos supor, eu falo "o senhor vai pagar hoje? " Aí "não, eu só quero ver", então eu posso tirar só um extrato para o senhor que é uma folha única? "Sim". Aí quando ele vai pagar…a gente explica para ele porque isso acontece, porque é uma perda muito grande [...]. (E6)

Outras práticas adotadas pelos servidores dizem respeito ao uso dos copos descartáveis. Quanto a isso os entrevistados indicam que há posturas diversas, uma delas é apontada pelo entrevistado E12 que relata a adesão à caneca ecológica fornecida aos servidores pelo DETRAN/MT. De modo semelhante, E7 e E11 evidenciam que embora nem todos continuem utilizando a caneca oferecida pelo órgão, muitos ainda reproduzem a ideia ao optarem pelo uso

de garrafas ou copos reutilizáveis em substituição às versões descartáveis. Ademais, há aqueles que continuam utilizando o copo descartável, entretanto, procuram reutilizar o mesmo até o final do dia, conforme apontam E6 e E7.

> [...] aderimos também a caneca ecológica […] aí a gente tenta fazer a nossa parte né? Sabemos que é difícil, sabemos dos nossos limites aqui né? Temos algumas restrições, mas no que é possível a gente sempre está contribuindo. (E12)
>
> Além da caneca que foi dada. Nem todos usam, mas traz de casa a sua garrafinha, sua caneca para beber da sua água onde estiver, ficar mais próximo. [...]. (E7)
>
> Olha, eu assim, no meu ambiente de trabalho uso sempre o copo que é reutilizável né? [...] (E11)
>
> Sim, por exemplo, quando eu chego né, a primeira coisa nós a gente tem os copos descartáveis e eu procuro usar o mesmo copo até o final do dia, porque assim, o que a gente vê um desperdício total realmente mesmo. [...]. (E6)
>
> […]. Eu me policio demais com a questão do copo descartável...demais, porque quando você viu você já pegou um, você tá perto do bebedouro, você já...e aí a gente vê que joga fora. Eu tento sempre trazer para minha mesa e reutilizo aquele no meu dia quando eu não estou com a minha xícara. [...] (E7)

Na continuidade, o entrevistado E13 ressalta que determinadas práticas são adotadas pelos setores responsáveis pela distribuição dos copos descartáveis no DETRAN/MT, a fim de que estas sejam disponibilizadas apenas para os lugares onde seu uso seja indispensável. Assim, conforme relata E13, este material é destinado apenas às unidades e setores que realizam o atendimento ao público.

> […] a gente disponibiliza para as descentralizadas né? Ciretrans, postos de atendimento e aqui na sede é para o atendimento da habilitação e para o atendimento da veículos, mas funciona assim, a gente entrega para o apoio logístico, para a coordenadoria de apoio logístico, que é responsável pela terceirizada, que faz o serviço de colocar água e eles vão colocando naqueles suportes que tem perto do atendimento, então, eles colocam só nos corredores onde o cliente da autarquia vai passar, para os setores internos a gente não entrega, que aí força o servidor a usar a canequinha ou trazer a garrafinha né? A gente tem os bebedouros, a gente faz a manutenção, pede para o pessoal fazer a limpeza, o pessoal da limpeza faz a limpeza, mas o copo é só para o atendimento mesmo. (E13)

Semelhantemente ao controle adotado para a distribuição de copos descartáveis no DETRAN/MT, o entrevistado E13 aponta que o mesmo se dá com relação ao fornecimento de materiais de expediente às unidades da autarquia, embora os critérios sejam outros. E13 revela que uma das práticas da coordenadoria de patrimônio para reduzir o desperdício de materiais

consiste em condicionar o envio destes as unidades do interior a quantidade suficiente para três meses, não podendo neste período ser feita outra requisição.

> Hoje, nas unidades do interior, a gente tem o controle dos três meses, assim, a CIRETRAN pede, vamos supor ela pede em março, ela só vai poder pedir material de novo em junho, tanto por termos de logística, contrato do caminhão, da transportadora, para a gente não ter um gasto excessivo com frete, quanto por essa questão realmente do desperdício do material [...]. (E13)

Além disso, E13 relata que o envio de materiais de consumo para as unidades desconcentradas também ocorre mediante critérios como o tamanho da unidade e número de servidores lotados no local. Acredita-se que o fornecimento suceda conforme a determinação expressa no parágrafo 1º do artigo 3º da Portaria nº 098, de 6 de maio de 2015 que estabelece que "o fornecimento de materiais de consumo será submetido à análise prévia da Coordenadoria de Patrimônio, após a quantificação da média de consumo pela unidade no período dos últimos 06 (seis) meses" (DETRAN/MT, 2015, p.38).

> [...] e a gente também observa, a gente não manda, por exemplo, a mesma quantidade de capas de processo para Rondonópolis e para Jauru, a gente tem esse critério né? A gente vai sempre pelo tamanho da unidade. Os polos né? Tangará, Rondonópolis, Cáceres, a gente sabe que tem um consumo maior, então, a gente manda uma quantidade maior […] a gente tem esse controle do consumo, a gente controla pelo tamanho, pela quantidade de servidor [...]. (E13)

Ademais, foram mencionadas também práticas ambientalmente corretas relacionadas às atividades desenvolvidas nos setores de vistoria veicular. O entrevistado E1 demonstra preocupação em fazer o uso racional de materiais utilizados rotineiramente como o arame, estopa e o thinner.

> [...]. Aí tem a questão da vistoria, assim por exemplo, principalmente a gente que cuida da vistoria, a gente usa muito arame, às vezes você tem que ter um cuidado para não usar muito a matéria prima que acaba desperdiçando. A estopa, se você for usar a estopa demais que vai pro lixo tem, enfim, todo aquele ciclo. E o thinner também, eu já usei mais thinner, já usei bastante, principalmente em Alta Floresta aqui eu estou evitando, a gente nem pega o thinner, eu uso mais a água é a questão ambiental e até pela saúde também né? [...]. (E1)

De modo semelhante, o entrevistado E3 afirma que procura orientar os servidores que atuam na vistoria quanto ao descarte adequado da estopa utilizada tendo em vista estas estarem contaminadas por thinner. Percebe-se que há a preocupação em manter a limpeza do pátio e evitar a contaminação do solo por produtos químicos, todavia o entrevistado deixa evidente que não há a destinação final correta para este tipo de produto.

> Você pode observar que nós aqui, a questão de jogar aquelas buchas que usa para poder fazer vistorias...estopa, a estopa ela é contaminada […] então, o que a gente fez, eu pedi para que não fosse mais jogado de qualquer jeito aquilo ali, porque aquilo ali tem aquele...o tinner que está ali, entra na terra, vai contaminar o meio ambiente e [...] aquela estopa ela demora, mesmo que o gari recolha ela aqui, ela vai parar em outro lugar, ela vai demorar muito tempo para se decompor, a não ser que ela seja queimada e queimada ela vai poluir, que aí eu pedi "não joga de qualquer jeito", porque senão ela vai ficar aí anos no nosso quintal, põe dentro da lixeira né? Põe dentro da lixeira, depois eu não sei o que eles vão fazer com isso né? Mas pelo menos a nossa parte está sendo feita que é de não deixar ela espalhada no nosso pátio. (E3)

Demostrando ainda a preocupação com a limpeza do pátio, o entrevistado E3 menciona o cuidado que tem sido tomado em sua unidade em relação ao descarte das embalagens das placas, de modo a evitar que estas sejam depositadas na área externa o que, além de poluir o ambiente, pode servir de criadouro para vetores de doenças.

> Outra coisa que eu pedi, os plastiquinhos que vem as placas não deixar solto, porque esses saquinhos eles acumulam água e aí acumulando água, tá certo que a gente tem acompanhamento do pessoal que vem da vigilância que vem para cuidar, mas até eles virem quantos mosquito não vai produzir na sacolinha né? […]. Evita jogar, já coloca logo no lugar né? [...] bom seria se tivesse um destino correto, mas pelo menos a nossa parte a gente dá o destino até o dia, até onde é possível, que é não deixar aqui, não deixar aqui para não proliferar, para não poluir o nosso pátio. [...]. (E3)

Além das práticas relativas à vistoria mencionadas até o momento, o entrevistado E4 cita que na unidade onde trabalha as placas de veículos inutilizadas são destinadas para a reciclagem.

> Uma segunda ação pontual também é a destinação de resíduos metálicos de placas de veículos que hoje elas são recicladas, são encaminhadas para reciclagem. É que o DETRAN na substituição de placas de veículos ele deve recolher a placa e dar um destino para ela que não colocar em circulação novamente né? E isso não é simplesmente jogado fora, hoje é encaminhado para a reciclagem. Aqui na nossa unidade são encaminhados cerca de 200 duzentos quilos de alumínio, de placas de veículos, para reciclagem por mês né? [...]. (E4)

Nesse seguimento, os entrevistados fazem referência ainda a práticas relacionadas ao descarte adequado de resíduos gerados em outras atividades. Nesse sentido, o entrevistado E8 relata que em sua unidade há a separação dos resíduos orgânicos e recicláveis. Tendo em vista que o município em que a CIRETRAN está instalada possui a coleta seletiva, bem como associações que realizam a reciclagem dos materiais. Assim, a destinação de boa parte dos resíduos gerados na unidade é feita de modo ambientalmente correto.

> Aqui nós temos a.…esse material que nós temos, nós temos servidores que tem a refeição, que faz a refeição aqui no órgão, nós temos um local que é

> destinado para o lixo orgânico certo? Aí são papéis, são produtos são materiais que podem ser reciclados, assim, a gente coloca para tudo separado para que haja harmonia e equilíbrio, então, essa harmonia e esse equilíbrio tem que ter e nós temos essa participação e colaboração de todos os servidores aqui da 2ª Ciretran, (E8)

> [...] os materiais que são selecionados como os copos descartáveis, os papéis que podem ser reciclados, eles são separados para que haja essa reciclagem no aterro sanitário aqui do nosso município, porque, nós temos empresas já instaladas ali para fazer essa seleção para reciclagem dos produtos, dos materiais ali existentes. (E8)

Semelhantemente, porém em uma ação um pouco mais restrita, o entrevistado E2 menciona que as caixas de arquivo, desocupadas por ocasião da eliminação dos documentos, foram encaminhadas para a reciclagem, diferente do que vinha sendo realizado até então.

> […]. As caixas de arquivo que são desocupadas, a última vez nós demos um destino certo, nós mandamos para a reciclagem todas elas, não foi pro lixo, não foi queimada para fazer fumaça, mandamos elas para a reciclagem. E é isso, o que pode ser mandado para reciclagem a gente manda. (E2)

Já, o entrevistado E12 descreve práticas adotadas em relação ao descarte específico de equipamentos eletrônicos na autarquia. De acordo com E12, tais materiais são separados em lotes ao longo do ano e depositados, temporariamente, em local específico, até que seja credenciada uma empresa para realizar o descarte adequado destes resíduos.

> Hoje o que é que nós fazemos aqui, nós colocamos no barracão, vamos supor, o setor nosso aqui que é de TI, nós separamos tudo mandamos para lá para o descarte aí aguardamos a empresa ser credenciada junto a SEGES para depois fazer o descarte, mas fica ali você vê, a questão dos bens permanentes tem o barracão, mas os bens inservíveis no momento está tudo ali atrás do bloco da TI aguardando para ser retirado. (E12)

> Nós é a questão de equipamentos, a questão de consumo mesmo, memória, placa mãe, a gente separa em lotes né? E no final do ano a gente sempre faz um descarte né? Como eu falei para você existem empresas credenciadas no estado que fazem essa retirada. (E12)

Outrossim, há também relatos de práticas relacionadas ao descarte ecologicamente correto de pilhas e baterias. A esse respeito E9 relata que, seguindo a iniciativa da instituição em disponibilizar pontos de coletas desses materiais nas dependências da sede, percebe-se o engajamento dos servidores em recolher as pilhas e baterias e realizar o seu depósito nos locais apropriados.

> Bom, eu já estou a um tempo aqui na escola pública né? O que eu tenho mais evidenciado é assim, como uma ação dos gestores antigos e atuais, é mais em relação a ter cuidado com baterias, pilhas, que geralmente a gente sempre está intensificando nos finais de semestre né? Ou no início de semestre estar fazendo a coleta e colocando nos lugares corretos e necessários. Isso desde

> uns três, quatro, cinco anos que eu tenho participado, nós temos nos movimentado em estar nos organizando em estar […] estar participando da coleta, colocando nos lugares coerentes, exatos e certos. É isso que eu tenho mais vivenciado. (E9)

Os entrevistados mencionaram ainda as práticas que realizam afim de promover a economia do uso de água e energia elétrica. Nesse sentido, os mesmos relatam que no dia a dia adotam medidas simples como, desligar aparelhos que não estejam em uso, apagar as lâmpadas quando saem do ambiente, não deixar torneiras abertas desnecessariamente e outros. Como apontado por E3 e exemplificado também por E7 e E13, tais ações têm forte correlação com a reprodução de hábitos pré-existentes de cada servidor no ambiente de trabalho.

> É igual eu já havia dito para você antes né? A questão dos cuidados. Cuidados com aparelhos ligados desnecessariamente, os hábitos que tem em casa colocam aqui em prática aqui, saiu do ambiente apaga da luz, se o ambiente já está climatizado não deixar os ar condicionados ligados desnecessariamente né? [...] (E3)

> [...] A questão da economia de água, a gente economiza bastante, a gente não fica muito tempo na pia, o pessoal fica cuidando e questão da eletricidade em si né? Eu acho que é necessária, mas aonde não é a gente tenta diminuir. [...]. (E7)

> [...]A gente vai aqui no banheiro, às vezes você vê lá está jorrando água que o pessoal larga aberto, eu vou fechando, apagando luz, a gente tem a política de sair e apagar tudo, desligar impressora, nesse sentido, assim, de obedecer ali a portaria, que não é só por uma obediência porque "Ah, porque tem uma portaria vigente" é uma questão ambiental mesmo […]. (E13)

Uma outra questão interessante descrita pelo entrevistado E3 diz respeito ao cuidado que os servidores de sua unidade dispensam ao pátio. Comumente, estes espaços são destinados ao depósito de veículos apreendidos, sendo em muitas situações esteticamente desagradável em virtude do acúmulo de veículos, podendo ainda ocasionar a contaminação do solo devido ao vazamento dos fluídos dos automóveis, além de favorecer a proliferação de animais peçonhentos e insetos vetores de doenças. Entretanto, no caso citado por E3, percebe-se o empenho em ressignificar tal lugar ao fazer do mesmo um espaço agradável àqueles que convivem nele diariamente. Assim, o entrevistado relata que o plantio de árvores frutíferas no pátio não prejudica sua finalidade e promove diretamente o bem-estar dos servidores além de contribuir para a preservação ambiental. Deste modo, entende-se que a "ação envolve, portanto, um processo de externalização e re-representação e está inerentemente conectada à capacidade representativa e simbólica do ator" (ALEXANDER, 1992 apud AUGUSTO, 2007, p.4).

> [...]. Mas a gente faz sim [...], por exemplo, a gente cuida do quintal, do pátio, vamos dizer assim, do pátio de uma forma bem...eu acho até que é legal né?

> Porque, [...] não é só um pátio, um pátio cheio de carcaças, cheio de coisas velhas para acumular água, mosquito, não, chega a ser um ambiente às vezes até agradável [...], porque, apesar de parecer um cemitério de automóveis e motocicletas, nós temos aí coisas...por exemplo, nós temos limão plantado, que a gente pode usar para fazer o nosso suco, nós temos a acerola né? Que se a gente quiser fazer nosso suco também, suco natural...assim, tem várias árvores frutíferas e que não atrapalham o pátio e se a gente quiser a gente tem isso de forma natural né? Então assim, preserva ambiente? Sim, ajuda sim, eu acredito que sim, porque, quando você faz um suco natural, você deixa de comprar um industrializado né? Que é um a menos que prejudicou, que vai cair na natureza e um, por exemplo, uma caixinha que vai demorar não sei quanto tempo para se desfazer né? Qualquer outro tipo de vasilhame assim né? Assim não, assim a gente vai ali e colhe faz do jeito que a gente quer e natural, faz bem para a saúde, então, eu acho que sim, a gente tem aí algumas coisas. Tem o nosso chá [...] que é natural, que é assim, ao invés de você vai lá e comprar um que foi desidratado né? Que você não sabe o que usou para poder chegar àquele ponto né? Você pega um natural ali, um natural e faz o chá. Com certeza vai ser melhor para a sua saúde né? Assim, eu acho que [...] esse espaço fora aí, pátio, quando ele é arborizado, quando ele tem o verde ali ele se torna mais agradável e consequentemente isso reflete no ambiente interior que está próximo né? Porque evita o sol né? Bater direto né? [...] então eu acredito que o nosso pátio [...] está ótimo, eu acho que ele contribui muito para o nosso bem-estar [...]. (E3)

Em suma, a partir do relato dos entrevistados, percebe-se que muitas práticas sustentáveis adotadas, estão diretamente relacionadas a determinações ou incentivos da autarquia. Outras, todavia, surgem como resposta dos servidores a problemas de cunho ambiental identificados em suas atividades diárias. Algumas narrativas deixam evidente a preocupação do servidor em tornar o ambiente de trabalho em espaço mais agradável e que gere maior bem-estar àqueles que o ocupam. Em determinadas situações, o contexto em que a unidade está inserida parece favorecer determinadas práticas, como no caso da separação dos resíduos pelos servidores em um município onde há a coleta seletiva e a reciclagem. Entretanto, também há exemplos onde mesmo quando as condições fornecidas pelo poder público municipal ou pela própria autarquia não são favoráveis, os servidores voluntariamente procuram formas de destinar determinados tipos de resíduos de forma ambientalmente correta por meio de ações pontuais. Assim, a agência dos servidores se dá tanto de forma reprodutora, incorporando as práticas propostas pela organização, quanto de modo transformador promovendo novas formas de fazer as coisas. Deste modo, a agência dos atores se dá dentro dos limites do que a estrutura simultaneamente restringe e facilita (GIDDENS, 2003; AUGUSTO 2007).

4.7 CATEGORIA PRESENÇA/AUSÊNCIA DE INICIATIVAS

Nesta categoria, busca-se analisar as iniciativas desenvolvidas no âmbito do DETRAN/MT voltadas à promoção da sustentabilidade ambiental. Assim, considerou-se tanto àquelas propostas pela autarquia, quanto as iniciativas concebidas de modo particular pelos próprios servidores. As iniciativas também são tratadas à partir da sua ausência, tendo em vista as situações dentro do órgão onde os entrevistados identificam a necessidade de determinadas ações para a melhoria do ambiente natural ou ainda do ambiente construído.

A publicação da Portaria nº 098, de 6 de maio de 2015 e a implantação das medidas nela previstas foram mencionadas pelos entrevistados como iniciativas importantes da autarquia onde se pode verificar a tentativa de inserir os critérios de sustentabilidade ambiental nos procedimentos realizados pelo DETRAN/MT. A esse respeito, o entrevistado E16 relata a importância desta ao promover a redução do consumo de materiais como o papel e o copo descartável, trazendo assim benefícios ambientais e financeiros.

> [...] temos também um registro que foi muito bom no início da gestão do Osny em 2016, a questão da redução dos copos descartáveis, além da economia financeira nós tivemos também uma economia do consumo de plástico, a questão de você informatizar, ele transformou então o e-mail funcional como comunicação oficial reduzindo o gasto com papel, claro, políticas financeiras e também socioambientais que visam um ambiente mais sustentável[...]. (E16)

Nesse mesmo sentido, o relato do entrevistado E5 reforça o que foi mencionado por E16, que as mudanças propostas pela portaria com vistas à redução do consumo de materiais como papel e copo descartável, conduziram a mudanças reais no cotidiano, tanto no modo como determinados procedimentos são realizados, quanto em relação ao comportamento dos servidores nas unidades onde atuam. Outro ponto que fica evidente, a partir da fala do entrevistado, é o modo positivo com que este percebe tais iniciativas, para quem fica patente o comprometimento do órgão com a sustentabilidade ambiental.

> Nós tivemos, no ano de 2017, nós tivemos um pequeno projeto que talvez quase tenha passado desapercebido por muitos né? Mas eu fiquei muito orgulhoso do projeto que foi implantado 2017, que eram as canecas as ecológicas. Então, ou seja, o DETRAN ali pedindo para que as pessoas não usassem os copos descartáveis em excesso, que adotassem ali uma caneca que foi inclusive produto fabricado com material reciclado. Então, esse ato por mais simples e desapercebido que foi pelos servidores ou por muita gente, eu percebi, assim, uma vontade, uma energia no sentido sustentabilidade, no sentido de chamar as pessoas para esse compromisso que é de conseguir conviver no seu dia a dia sem agredir tanto o meio ambiente. Outro projeto também dentro da gestão passada, que eu tenho que elogiar, foi o fato de que

> houve uma busca intensa pela substituição do papel, da comunicação por substituição do papel com o objetivo exclusivo de economia mesmo, não no sentido de economia financeira, mas em relação ao material que é depositado no meio ambiente. […]. Então, o fato da gestão está pedindo para que ocorra a conversão e a redução da emissão de documentos no papel isso demonstrou sim uma preocupação da gestão daquela época nesse sentido de reduzir, hoje nós já vivemos outra realidade. Antigamente, obrigatoriamente, uma CI ela deveria ser no papel e hoje a gente já tramita a CI de forma eletrônica e isso fez realmente. A gente já percebeu essa mudança no cotidiano do DETRAN. (E5)

Nesse sentido, E13 menciona a adoção das medidas instituídas por meio da Portaria nº 098, de 6 de maio de 2015 como um marco na instuição, a partir do qual a sustentabilidade comecou a ser efetivamente buscada pela autarquia. No que diz respeito ao uso do copo reutilizável previsto na portaria, o entrevistado afirma que embora tenha sido feita a aquisição e distribuição para o servidores, a prática de seu uso não foi disseminada devido a questões culturais. Em relação ao emprego dos novos critérios para a distribuição dos descartáveis, E13 relata que estes foram colocados em prática e ainda perduram.

> […] a caneca ecológica, que aqui a gente fez a aquisição, infelizmente não se foi muito propagada entre os servidores, uma questão cultural mesmo, mas aqui, no patrimônio, veio uma determinação do próprio doutor Osny que copo a gente só entrega para as unidades de atendimento, as unidades internas a gente não atende mais, então assim, desde essa época a gente começou a trabalhar a sustentabilidade. Eu estou aqui nos setores do patrimônio desde 2016 e a gente tem essa política de redução do uso de papel, do uso do copo, porque, o copo que a gente usa é plástico né? Muito agressivo para o meio ambiente, mas como a gente não consegui colocar aqui na sede os bebedouros de parede para o próprio cliente da autarquia trazer garrafinha, copo, a gente ainda tem que disseminar o uso do copo plástico. (E13)

Assim como E13 entende que não houve a adesão satisfatória dos servidores em relação ao uso do copo reutilizável, E11 relata que observa poucos resultados em relação às ações desenvolvidas mencionando, como exemplo, os procedimentos da portaria relativos à redução do consumo de papel. O entrevistado atribui a pouca efetividade das ações à ausência de um processo educativo junto aos servidores.

> Olha, o DETRAN ele tem feito algumas ações né? Mas eu considero pouco ainda né? Porque a gente ainda não vê um resultado dessas ações né? Essa questão de correio eletrônico, de usar menos papel, mas como não tem um processo educativo, então, ele ainda está, assim, criando, mas assim, muito vagarosamente né? Poderia ser um pouco mais acelerado […]. (E11)

Outra iniciativa importante do DETRAN/MT, em relação a sustentabilidade ambiental, foi a adesão ao Programa Agenda Ambiental na Adminstração Pública (A3P). O referido programa foi elaborado pelo Ministério do Meio Ambiente afim de promover a integração dos

princípios da responsabilidade socioambiental na administração pública. A adesão formal da autarquia a A3P de deu por meio da publicação da Portaria nº 019, 15 de janeiro de 2016, que instituiu a comissão responsável por implantar a A3P na autarquia. Segundo o artigo 3º da portaria, os objetivos da comissão são:

> I - Combater todas as formas de desperdício dos bens públicos e recursos naturais;
> II - Inclusão de critérios socioambientais nos investimentos, compras e contratações públicas;
> III - Gestão ambiental de resíduos;
> IV - Formação continuada dos servidores públicos em relação aos aspectos socioambientais e da melhoria da qualidade do ambiente de trabalho;
> V - Promover a economia de recursos naturais e eficiência de gastos institucionais (DETRAN, 2016, pp. 2-3)

A esse respeito, o entrevistado E11, que fez parte da comissão, relata os trabalhos desenvolvidos durante o período em que esteve atuante. Dentre as ações desenvolvidas, pode-se perceber que muitas delas se referem àquelas medidas previstas na Portaria nº 098, de 6 de maio de 2015, anteriormente citada. Além disso, E11 expõe a realização de um levantamento diagnóstico de pontos de despedício de água nas instalações hidráulicas da autarquia. Todavia, o entrevistado reconhece que não houve a devida difusão das ações da comissão para as unidades do interior ficando essas, em sua maioria restritas à sede.

> O primeiro foi a questão da comunicação interna né? A primeira iniciativa foi nesse sentido né? Porque a gente usava muito papel, até para pedir, você pedir a TI, um chamado na TI era através de CI, então, tudo aqui era CI, era um papel, era um papel né? Aí depois veio a questão da nossa comunicação interna e aí veio a questão de usar o papel também, porque, a gente achava, o servidor que a gente só tinha que usar uma folha de papel de um lado e veio para usar dos dois lados também. Quando surgiu também a A3P nós fizemos o levantamento do DETRAN, essa questão da água né? Quais eram os locais que tinha banheiro que tinha vazamento também, porque a gente tinha muita torneira pingando, muita caixa né? […]. Então, a gente teve esse trabalho aqui na sede, mas ficou muito, eu acho que muito mais a nível de DETRAN sede né? Não, assim, chegou a expandir para o interior né? (E11)

Conforme a proposta do programa, as ações da A3P devem ser desenvolvidas a partir dos seguintes eixos temáticos: uso racional dos recursos naturais e bens públicos; gestão adequada dos resíduos gerados; qualidade de vida no ambiente de trabalho; sensibilização e capacitação dos servidores; compras públicas sustentáveis; e construções sustentáveis. Diante disso, E11 foi questionado sobre quais desses eixos teve suas ações implantadas com maior efetividade. O entrevistado revelou que, em sua opinião, não houve o devido planejamento das ações e nem a continuidade na execução da A3P, afirmando que os eixos temáticos não foram,

de fato, trabalhados pela comissão. O entrevistado afirma ainda, que não ocorreu o trabalho efetivo de educação para a sensibilização dos servidores em relação as questões ambientais.

> Eu não sei se eu consigo ver assim disso, dessa época, assim, falar "não, isso continuou", eu não consigo, porque…eu acho assim, não vê porque, assim, não teve uma coisa, assim, planejada e uma continuidade, porque, assim, […]a gente não trabalhou os eixos mesmo, ah, vamos sentar e por exemplo, fazer um processo de educação com o servidor, né? Vamos cuidar, vamos...não teve, não chegou nessa né? […]. (E11)

Nesse sentido, E11 prossegue descrevendo que, dentre as ações inicialmente idealizadas pela comissão A3P, estava o trabalho de educação para a conscientização ambiental dos funcionários terceirizados que trabalham na limpeza. Entretanto, E11 afirma que nem mesmo com os servidores da autarquia houve o trabalho efetivo de sensibilização. Assim, o entrevistado atribui os poucos resultados obtidos com A3P ao fato da instituição não possuir uma política ambiental definida, bem como a pouca atuação da comissão. Por fim, tendo em vista a mudança constante da alta gestão do órgão, E11 salienta a importância de se colocar os novos gestores a par desse projeto em andamento, estimulando-os ao comprometimento para que haja a continuidade dos trabalhos da A3P.

> E até com as empresas terceirizadas, que esse era um projeto de trabalhar isso, porque eles trabalham nessa questão, por exemplo, de consumo de água, de energia, da limpeza de tudo isso, do cuidado né? Então, não teve e com os servidores também foi pouco, porque o processo educativo é repetir e repetir, então, assim, como não é uma política mesmo que foi montada, então, assim, são algumas ações, então, assim, ainda tem que...e, por exemplo, não é uma política e a comissão não é atuante, porque, assim, cada presidente que chegar, cada mudança de gestão tem que fazer todo o trabalho com esses novos gestores [...]. (E11)

Continuando a análise da execução dos eixos temáticos da A3P, E11 indica que apesar do desenvolvimento ineficiente destes, o eixo temático referente à qualidade de vida no ambiente de trabalho foi o que teve mais ações implantadas. De acordo com o entrevistado, isso se deve ao fato de haver dentro da estrutura organizacional do DETRAN/MT uma gerência responsável por desenvolver ações nessa área, possuindo servidores capacitados e conhecedores dos caminhos para efetivar intervenções nesse sentido, provavelmente, contando com maior respaldo do órgão.

> Eu acho que talvez o de qualidade de vida do servidor, eu acho que é o que a gente consegue trabalhar melhor, porque, é a nossa área de trabalho né? Então, assim, tudo o que a gente vai fazer reúne com a gestão e fala sobre isso com.…a questão de comprar uma cadeira boa para o servidor, uma cadeira que vai durar, uma mesa que vai durar, um material que ele vai utilizar que seja de qualidade e não o menor preço, mas que seja de qualidade e vai ter que durar para o servidor cuidar do material dele né? Da aquisição que no serviço

> público, às vezes, demora a aquisição e o zelo nosso faz a diferença, então, eu acho que nesse sentido a gente trabalha mais. (E11)

De outro modo, E11 aponta que os eixos compras públicas sustentáveis e construções sustentáveis foram os mais difíceis de serem desenvolvidos, devido à indisposição dos setores de engenharia e aquisições em participar do programa. E11 indica que, posteriormente, procurou-se pessoas estratégicas nessas áreas para integrar a comissão, com capacidade de agência para efetivar as ações necessárias. Quanto à resistência inicial dos servidores, o entrevistado acredita que "[…] na verdade é falta de conhecimento né? Eu acho que conhecimento né? Desse olhar de ver a importância que é a gente trabalhar a sustentabilidade".

> Olha, a gente teve resistência nessa questão da engenharia que eles, assim, tem uma resistência a participar e eles tem, assim, que…quando a gente foi criar as.…eu acho que na primeira comissão tinha alguém da engenharia, mas não fluiu que é importante e também a questão do pessoal da aquisição também a gente teve....nessa eu acho que nessa última ainda tem que é o Fernando ele era...que aí quando fez a outra portaria já fez com esse olhar, assim, vamos pegar pessoas estratégicas desses setores entendeu? Eu acho que nessa última tem a Camila que é da engenharia e a tem o Fernando que é das aquisições. (E11)

Percebe-se que o processo de institucionalização de novas práticas requer que um grupo de pessoas atue como condutor, que responda "a uma conjuntura crítica por meio do provimento da atenção de outros e pela proposição de respostas que tenham peso (legitimidade)" (AUGUSTO, 2007, p.10).

Em relação às práticas empregadas nas obras em construção no DETRAN/MT, E11 relata que não observa iniciativas para adequação dessas edificações aos padrões de sustentabilidade ambiental. Assim, considerando o plano de ação proposto pela comissão em 2016, infere-se que a situação descrita pelo entrevistado esteja relacionada a questões pontuadas naquela ocasião, tais como: a necessidade de qualificação dos servidores da engenharia para a adequação dos projetos e dos servidores responsáveis pela licitação para a conformação dos termos de referência aos critérios de sustentabilidade.

> […] então eu vejo uma construção, eu olho para uma construção que está acontecendo aqui eu ainda não vejo isso colocado até no processo, nas TRs né? Nos contratos né? Esse cuidado né? De fazer aproveitamento de água, de fazer aproveitamento de luz solar. Não vejo, assim, nenhuma iniciativa dentro da nossa construção que já poderia estar sendo feito, porque, com o tempo, se você já está construindo com esse olhar agora, então, com o tempo quando você for reformando, você for refazendo, daqui um tempo está tudo assim né? Sustentável, vai implantando aos poucos. Mas é difícil né? […]. Uma coisa, assim, que vai anos né? E se a comissão não for atuante aí demora mais, porque, assim, às vezes você tem que indispor né? Com as pessoas [...]. (E11)

Em 2017 foi designada uma nova comissão (Portaria nº 364, de 08 de junho de 2017) a fim de dar continuidade aos trabalhos da A3P, sendo propostas também novas ações. Com relação a isso, o entrevistado E13 menciona que, apesar de publicidade e disseminação das iniciativas, houve pouco engajamento dos servidores nas ações desenvolvidas. O entrevistado parece atribuir a falta de envolvimento dos servidores à cultura organizacional existente que não valoriza questões relacionadas à sustentabilidade ambiental. Assim, se confirma que, por vezes, "indivíduos são investidos do projeto institucional mais as circunstancias inibem o processo de institucionalização" (AUGUSTO, 2007, p.11). Dessarte, Machado-da-Silva, Fonseca e Crubellate (2010) ponderam que "as instituições só podem ser visualizadas como regularidades ou possibilidades, jamais como determinações, em decorrência do aspecto cognitivo-cultural característico de toda e qualquer ação social e não a despeito dele".

> […] eu acho que foi em 2017, começou o projeto da agenda A3P e o DETRAN fazia parte só que, assim, começou as ações, os servidores não se envolveram, acho que por uma questão cultural mesmo, teve um momento legal que era de plantar mudas, que eles trouxeram o pessoal do horto, de organizações que entregavam mudas, poucos servidores aderiram né?[…] por mais que foi bem disseminado, por mais que teve muita publicidade dessa questão, muitos servidores não se envolveram e foi infelizmente um projeto que morreu [...]. (E13)

Assim, E13 faz o diagnóstico da atuação da comissão A3P, a partir do qual entende que, "ainda existe a agenda A3P, ainda existe esse trabalho aqui no DETRAN, mas é mais a nível de comissão, não é uma coisa que envolve os servidores de uma forma geral e aí fica muito restrito à sede [...]". Deste modo, apesar de existirem portarias que instituam a comissão, definindo suas competência e objetivos, o trabalho desenvolvido não tem engajado os servidores e nem tem sido disseminado para as demais unidades do DETRAN/MT. Compartilhando dessa mesma percepção, o entrevistado E16 pontua que as ações realizadas não têm sido efetivas na promoção da incorporação de valores de sustentabilidade ambiental nos processos desenvolvidos pela autarquia.

> O DETRAN, nós temos dentro da nossa política institucional uma comissão, que é a comissão que trabalha com a sustentabilidade, que visa incorporar nos nossos processos de trabalho todas as regras de uma política de sustentabilidade né? Mas graduando a efetividade dessas políticas eu diria que elas não são satisfatórias, por qual motivo? Existem muitos processos que ainda precisam da incorporação desses valores, desses significados [...]. (E16)

A esse respeito, a própria cartilha A3P, enfatiza que a criação de uma nova cultura institucional de sustentabilidade das atividades do setor público depende tanto do engajamento individual quanto coletivo, "conscientizar os gestores e servidores públicos quanto à

responsabilidade socioambiental é um grande desafio para a implantação da A3P e ao mesmo tempo fundamental para o seu sucesso" (MMA, 2009, p.45). Deste modo, as referidas ressalvas para que haja uma efetiva mudança na cultura da instituição, expressas no próprio documento que fundamenta o programa A3P, deixa implícito os fatores importantes para a ocorrência da institucionalização das práticas em uma organização. Conforme o modelo proposto por Augusto (2007) para explicar como esse processo ocorre, tem-se que de início a organização pode ser comparada com um sistema estático que se confronta com um evento social, entendido como um gatilho, no caso da Agenda A3P pode-se entender que este seja a adesão formal do órgão ao programa. Tal gatilho é conduzido para o nível individual por um pequeno grupo de pessoas, neste caso a comissão de implantação. De acordo com o modelo, "a partir deste ponto, as práticas individuais são alteradas em resposta a este evento. Posteriormente, as novas práticas e padrões de pensamento são rotinizadas, divulgadas e codificadas" (AUGUSTO, 2007, p.9).

Não obstante, as limitações apontadas pelos entrevistados quanto à implantação da A3P, os mesmos indicam que a instituição tem passado por mudanças positivas em relação à preocupação com a redução dos impactos ambientais. Nesse sentido, E16 relata que a reciclagem de veículos apreendidos pelo DETRAN/MT e a preocupação com o local de instalação dos pátios de apreensão são algumas das iniciativas que evidenciam essa mudança. Entretanto, o caso dos pátios mencionados pelo entrevistado parece muito mais estar relacionado à necessidade de adequação à determinações judiciais do que à uma postura proativa do órgão em relação ao meio ambiente. Conforme indica o relato de E11, […] "hoje ele está mudando o pátio daqui que é em cima de uma mina também, mas foi em cima porque o ministério público chegou e 'olha não dá para ficar aqui' aí está limpando, já está terminando de arrumar ali".

> […] mas o DETRAN de hoje comparado com o DETRAN de anos atrás já é um DETRAN que tem uma política de sustentabilidade, por exemplo, a cinco anos atrás a gente não falava em reciclagem de veículos apreendidos nos pátios e hoje nós já utilizamos essa mão de obra né? Ou seja, nós pegamos esse material ferroso e reaproveitamos né? Nós não falávamos de um pátio sustentável onde a gente se preocupava pela questão das instalações longe de nascentes hoje a gente já tem né? Tanto pelo trabalho da comissão como pela ação do ministério público essa preocupação da instalação, onde o DETRAN vai se instalar e onde esses pátios estarão instalados, não só pela questão da poluição, mas pela questão também do Aedes aegypti, de várias outras endemias, […]. (E16)

Outras iniciativas do DETRAN/MT que contribuem para a preservação do meio ambiente são mencionadas. A respeito do gerenciamento de resíduos na autarquia, E16 relata que materiais como o papel e as placas de veículos são destinados à reciclagem, todavia, deixa

implícito que tais ações não se estendem a todas as unidades. O entrevistado cita ainda que apesar de haver as lixeiras separadas para cada tipo de resíduos na área externa da sede, não se sabe se a coleta destes se dá de forma seletiva. E11 revela ainda, que o descarte de materiais inservíveis como mobiliário e equipamentos eletrônicos ocorre por meio de um processo de chamamento público, onde essas empresas selecionadas são responsáveis por dar o destino ambientalmente adequado aos materiais. Além desse procedimento, o entrevistado menciona que o órgão realiza doações de bens para determinados setores da sociedade, como associações e ONGs, a fim de que estes sejam reutilizados.

> Nós temos vários procedimentos e aí nós temos vários produtos que eu posso citar para você, por exemplo, o papel. O papel a gente tem a reciclagem, geralmente ela é realizada né? Mas a gente ainda não tem essa padronização em todas as unidades né? As placas dos veículos quando descartadas elas também são reutilizadas porque é um material que você pode produzir novas placas né? […] mas existem outras questões que não estão implementadas, por exemplo, a coleta seletiva de lixo, a gente verifica que nós temos as lixeiras, mas o tratamento desse material aí a gente já não tem o desdobramento se quem recolhe consegue fazer esse tratamento. Um outro que é importante citar, por exemplo, […] um dos materiais descartados são mobílias, os mobiliários quebrados, as cadeiras, as mesas, os equipamentos eletrônicos, esses materiais a gente tem um procedimento de chamamento público de empresas que fazem o desfazimento ou o reaproveitamento né? Justamente para que você não jogue ele na natureza para que ele pereça, que você reaproveite ou reutilize né? Além de também inúmeras doações que nós realizamos daqueles bens onde a própria sociedade pode fazer o reparo e reutilizar né? Seja em uma associação, numa ONG, para fins não lucrativos a gente também dá esse apoio, essa parceria. (E16)

De outro modo, ao se referir à questão dos bens inservíveis, o entrevistado E12 relata que há um grande acúmulo destes, cujo armazenamento se dá de modo inadequado. Assim, E12 enfatiza a ausência de uma política ambiental, bem como de iniciativas em relação à descarte destes resíduos.

> O DETRAN em si eu acho que deixa um pouco a desejar nessa parte de responsabilidade ambiental. Nós temos hoje o acumulo muito grande, aqui na sede mesmo, você vai presenciar ali atrás do bloco onde fica o outro setor da TI, tem muita coisa de permanente e bens inservíveis lá, então, quer dizer ali está ao relento, questão de longarinas, armários, então, nós não temos uma política [...] ambiental ainda, que o DETRAN se proponha ainda a fazer um pré e depois o descarte também, eu acredito que varia bastante de gestores né? Devido o fluxo de gestores ser muito grande aqui não tem implantado ainda aqui no DETRAN. (E12)

Tal afirmação se apresenta como oposta ao que foi exposto por E16. Entretanto, a partir da fala de E13, pode-se inferir que o descarte deste tipo de material não é algo frequente na autarquia, e que entre um e outro há um grande período de tempo em que se dá a acumulação

mencionada por E12, causando com isso a poluição visual e a tração de animais peçonhentos e vetores de doenças. Deste modo, segundo a narrativa de E13, pode-se perceber que o processo de desfazimento por chamamento público mencionado por E16 é recente.

> Do inservível, hoje a gente está no processo de desfazimento. Em 2007 foi feito um desfazimento muito grande em carona com o edital de desfazimento da então SEGES, eles abriram, tinha as empresas que se cadastram e a gente entrou na carona, como a gente já acumulou muito inservível de novo devido a quantidade de unidades que a gente tem, a gente precisou abrir o nosso, então a gente abriu o processo no final do ano passado comecinho desse ano, e aí o trâmite é meio burocrático, tem que ter outra comissão para fazer o edital, para fazer o chamamento e agora a gente conseguiu publicar esse edital e o jurídico nos deu um prazo de 30 dias de publicidade, tanto que está no site o edital de chamamento. (E13)

Além da questão do acúmulo de bens de patrimônio inservível, E13 menciona ainda que o mesmo se dá com alguns materiais de consumo. De acordo com o entrevistado, os materiais de consumo gerados pela sede são descartados juntamente com os bens inservíveis. Todavia, E13 aponta que no caso das unidades do interior esse tipo de material é destinado ao lixo comum. Assim, o entrevistado enfatiza a necessidade de um procedimento similar ao que ocorre com os bens inservíveis para seja feito o descarte adequado dos bens de consumo atendendo também as unidades desconcentradas.

> Hoje a gente tem também um volume de inservível de consumo que está aqui com a gente, etiquetas, grampeador, essas coisas que serão também, quando a empresa vier fazer a visitação, a gente vai mostrar que eles têm também que levar esse material […]. (E13)

> [...] por mais que a gente insista, por mais que quando a gente encontra com os chefes a gente orienta, o descarte do comum é no lixo realmente, é como eu te falei, é uma política que a gente vai precisar a partir do momento que a gente tiver uma empresa ou uma organização que cate lâmpada, bateria, a gente está pensando em fazer esse trabalho. (E13)

A ausência de iniciativas voltadas à conscientização dos servidores quanto à redução do uso de materiais de consumo foi mencionada pelo entrevistado E13. Segundo o mesmo, a utilização excessiva de papel e copo descartável é favorecida pela falta de um trabalho de sensibilização junto aos servidores no sentido de incentivar um consumo consciente dos recursos. Assim, E13 enfatiza que a realização de ações educativas é algo fundamental, tendo em vista a excessiva quantidade de recursos utilizados diariamente nas atividades de um órgão tão grande como o DETRAN/MT.

> Não, não tem, inclusive a gente sofre muito com a questão do papel, que hoje por vias de contingenciamento a gente está com um problema com a empresa Futura, eles estão com dificuldade para entregar o papel e o pessoal cobra o papel, assim, parece que o papel é a coisa mais essencial do mundo, justamente

> porque não tem essa política, esse trabalho de sensibilização do servidor eu acho que teria que ser uma ação conjunta do patrimônio, da TI, de todas as unidades do administrativo mais a escola pública de trânsito, as outras diretorias, nesse sentido de trabalhar essa sensibilização ecológica, porque se fala muito, mas na prática não se faz muita coisa, a gente tem a guerra da questão do copo que a gente não manda, os setores fazem a requisição a gente zera e eles continuam fazendo no sentido que esses materiais são imprescindíveis, se você falar com muito servidor "Ah, o copo é imprescindível" quando na verdade não é […]. A reciclagem do papel, servidor "Ah imprimiu errado" joga fora, então porque não tem realmente, não sei se uma comissão ou um serviço integrado entre...não existe e seria uma prática muito interessante, porque o DETRAN é muito grande, o DETRAN tem um consumo enorme, essa prática mesmo, muita gente ainda manda CI desnecessária, imprime, às vezes você manda um e-mail, a pessoa imprime o e-mail e vem aqui com o e-mail para conversar com a gente, assim, são atitudes que é de uma falta de uma política de sensibilização mesmo. (E13)

Tratando ainda de iniciativas voltadas à sensibilização ambiental dos servidores, E16 menciona determinadas ações que deveriam ser desenvolvidas pela autarquia a esse respeito. No entanto, o entrevistado enfatiza que o foco do DETRAN/MT não deve se restringir apenas aos servidores, mas contemplar todos os cidadãos por meio de projetos externos. Todavia E16 reconhece que a autarquia é limitada no desenvolvimento desse tipo de trabalho.

> […] mas como dito né? Ainda muito precisa ser feito. Dentro de uma perspectiva de política a gente teria que ter ciclos de formação, de capacitação onde realmente o servidor ele passe a ser um multiplicador do conhecimento, porque não basta ter o DETRAN bonito né? O DETRAN ele tem que promover que o cidadão ele transpasse as barreiras dos nossos portões e isso reflita lá né? Por exemplo, numa formação de condutores, trabalhar a temática meio ambiente de forma consciente é muito importante, então, "Ah, eu vou trabalhar só com o servidor?" Não, o nosso negócio ele ultrapassa os nossos portões né? Então, a gente tem que, às vezes, propagar muito mais, prospectar esses projetos externos, porque nós temos o foco na população também, então, assim, a gente ainda é um pouco limitado nisso. (E16)

Em relação às iniciativas de conscientização ambiental direcionadas aos servidores, E10 relata que não identifica nenhum trabalho nesse sentido, mas indica ações que ao seu ver poderiam ter sido realizadas pela EPT para contribuir com este propósito.

> Não. Eu acho que a gente poderia fazer mais nesse sentido. Nós enquanto escola pública de trânsito uma ação voltada só para o meio ambiente junto aos colegas servidores né? Eu acho assim que a gente poderia…assim, junho né? É um mês voltado para o meio ambiente, eu acho que a gente poderia ter feito uma ação? Poderíamos ter feito uma ação nesse sentido com relação ao ambiente de trabalho, a nossa postura, a retomada aos copos que todo mundo tem sobre a mesa mais não usa, você olha na lixeira está cheia de copos né? [...]. (E10)

Iniciativas relacionadas à informatização dos procedimentos do DETRAN/MT como forma de reduzir o consumo de material de expediente foram mencionados pelos entrevistados

como uma medida importante para a sustentabilidade ambiental do órgão. Nesse sentido, E13 indica que já houve a tentativa de implantar na autarquia o processo digital, todavia, tal iniciativa não teve prosseguimento.

> [...] a gente inclusive o ano passado, nos outros anos teve a ideia do processo digital que aí não utilizaria mais a impressão das cópias, o próprio cliente, como é hoje na SEFAZ, eles teriam o acesso ao e-process, mas como a casa civil acabou engavetando, continua-se com o consumo excessivo de [...] material de expediente [...]. (E13)

Ao fazer referência ao serviço prestado pelas unidades do interior, E16 enfatiza a necessidade de que os processos sejam realizados de forma exclusivamente eletrônica para que haja a redução expressiva de consumo de materiais de expediente. Associado a isso, acrescenta a importância de que sejam disponibilizados equipamentos que apresentem menor consumo de energia.

> […] Mas como dito né? O interior, o grosso, grosso dele é realmente atendimento e o atendimento ainda necessita de um processo eletrônico para a gente poder dizer "Oh, o DETRAN não tem mais papel, o DETRAN está economizando, o DETRAN está com equipamentos que consomem menos energia" então, assim, precisa ainda uma mudança estrutural e procedimental. […] (E16)

Sobre o tema, o entrevistado E15 expõe ações que poderão ser desenvolvidas pela autarquia a fim de contribuir para a redução do consumo e do descarte de materiais de expediente. Conforme o entrevistado, seguindo o programa proposto pelo governo do estado, há a intenção do DETRAN/MT em adotar cada vez mais as tecnologias digitais em seus procedimentos o que, em sua perspectiva, propiciará a eliminação do uso do papel e, por consequência, os resíduos gerados em procedimentos que exigem documentos físicos.

> […]. Nós estamos agora passando para uma fase de modernização do DETRAN, então, a gente está querendo que seja um DETRAN moderno em todos os aspectos, o DETRAN que hoje ele utiliza muito papel, muito papel que depois é descartado, [...] então, nós estamos querendo eliminar tudo isso, microfilmar e a partir de certo momento não existir mais papel e não só o DETRAN, mas o próprio estado de Mato Grosso também está preocupado com isso, tanto é que agora ele lançou o "estado digital", um programa que foi lançado e vai ser implementado agora esse ano de tal forma que todas as áreas, todas as secretarias digitalize todas as suas informações de modo já a evitar só essa parte de poluentes que seriam os arquivos, […] e para isso então nós estamos nos equipando, a parte de tecnologia, estamos comprando agora 330 computadores para mandar para todas as Ciretrans para que elas possam então ter os equipamentos e utilizar a internet, a informática ao invés do papel e fazer todas as liberações, contratos etc., tudo online, via sistema de tecnologia. (E15)

Sobre o mesmo tema, os entrevistados mencionaram iniciativas em andamento que visam mudanças nos procedimentos do DETRAN/MT, de modo a tornar a prestação de serviços mais eficiente, trazendo como benefícios a redução dos impactos ambientais causados pela forma com as atividades são desenvolvidas atualmente. Foi relatado por alguns entrevistados, ações efetuadas no sentido de preparar as unidades desconcentradas para que estas ofereçam serviços relacionados aos exames teórico e prático para condutores, tendo em vista que hoje esses exames são aplicados por uma banca de examinadores que se desloca para os municípios do interior, o que incorre em impactos devido aos grandes trajetos realizados pelos veículos, bem como a maior frequência da manutenção realizada nos mesmos.

> [...] então, nós queremos acabar com essas bancas, a gente quer montar bancas fixas em todas as CIRETRANS, em todos os locais, tanto é que esse projeto nosso de pátio, ele também entra na parte de pista, nós vamos querer melhorar todas as pistas que nós temos, para isso se a gente conseguir fazer essa terceirização de pátio, que é fundamental, para que a gente possa ter um prosseguimento bom [...]. O processo está em andamento, tem muita coisa que já está pronta e o processo de pátio também estão com a lei na assembleia para que a gente possa fazer essa concessão e ser aprovado até setembro na assembleia para que a gente possa iniciar a partir de janeiro. (E15)

Foram abordadas ainda, outras iniciativas da autarquia relacionadas ao processo de modernização do DETRAN/MT, que além de contemplar o modo como determinados procedimentos são realizados, envolve também projetos ligados à revitalização da estrutura física do órgão. Acerca da questão, o entrevistado E15 relata que tal revitalização abrangerá alterações nas instalações hidrossanitárias, bem como ampliação das edificações de modo a proporcionar melhores condições de trabalho ao servidor. Entretanto, a fala do entrevistado parece indicar que, em parte, essas iniciativas tenham sido motivadas por alguma exigência de adequação pelo ministério público.

> [...] então, dentro dessa revitalização que nós vamos fazer no DETRAN, nós vamos trocar toda essa parte hidrosanitária que já tem 20 anos e nunca foi dado manutenção, então, nós vamos agora, através de um acordo com o ministério público, revitalizar o DETRAN e revitalizar dando mais qualidade vida para as pessoas, melhorar a capacidade dela trabalhar e fazer com que ela tenha mais motivação e para isso nós vamos refazer todo o DETRAN, vamos reconstruir, dividir todas as salas novamente e vamos para cada bloco, que nós somos em onze blocos, para cada bloco nós vamos ter uma salinha de estar, para que a pessoa após o almoço possa ficar ali descansando, vamos ter uma televisão ali e cada bloco também vai ter uma copa, porque hoje a gente sabe que não dá para trabalhar direito, porque a pessoa acaba de almoçar, quem traz a comida de casa e ela leva para o banheiro a marmita e aquele banheiro não está preparado para isso, para aquele resto de comida e tudo ou então joga no lixo, então isso aí acaba também criando uma insatisfação muito grande tanto no servidor como no próprio ambiente. (E15)

Além disso, foi mencionado pelos entrevistados iniciativas da autarquia voltadas à eficiência energética. E15, por exemplo, declara que há um programa em andamento a fim de reduzir o consumo de energia cuja motivação não se dá apenas "[…] pelo lado financeiro, mas também pelo ambiental [...]". E15 explica que a execução do programa envolverá a substituição de lâmpadas e ares condicionados, na sede do DETRAN/MT, por versões mais eficientes e econômicas.

> [...]. Então foi feito um contrato já com a energiza para que a gente troque todas as lâmpadas dos escritórios, são em torno de 700 lâmpadas e vamos trocar também toda a parte externa dos blocos [...], porque são lâmpadas antigas que o consumo é muito grande, então essas lâmpadas já estão começando a chegar já, já é uma realidade, já vamos começar fazer a troca das lâmpadas internas e os ares condicionados também. Os ar condicionados, nós adquirimos agora 20 ar, que são para os dois blocos principais nosso, que é bloco de atendimento, onde tem maior corpo humano, é maior o contato com o ser humano, então lá nós vamos trocar todos os ares, só que a gente fala 20 e acham que são poucos, não, não é, porque são ares de grande potencia e todos eles tem sistema inteligente, [...], isso aí também a gente até o final do ano deve instalar todos. (E15)

Os entrevistados prosseguem relatando iniciativas desenvolvidas pelo DETRAN/MT que acreditam estar relacionadas à sustentabilidade ambiental. Nesse sentido, E13 menciona que recentemente houve a preocupação em adquirir produtos químicos em versões com menor toxicidade, como é caso do thinner ecológico. Sabe-se que o thinner comum é um produto utilizado diariamente no serviço de vistoria veicular o que, associado a outros fatores, tornam essa atividade a mais insalubre do DETRAN/MT.

> [...]E outra coisa que eu esqueci de falar, esse ano a gente fez um trabalho conjunto com a vistoria para fazer a requisição dos materiais e o Ademar ele pediu a questão do thinner ecológico, o thinner ecológico ele tanto libera menos resíduos, quanto ele não atinge tanto a saúde do servidor [...] ele tem um valor aquisitivo mais alto, mas os benefícios que ele traz para o servidor quanto a questão do resíduo é bem mais interessante. Então, são assim medidas que a gente está tentando né? A questão do EPI, a gente está comprando uniforme, luva para proteger o servidor e eles também se preocuparam com essa questão do thinner ecológico [...] (E13)

Quanto às ações do DETRAN/MT que contribuem para a promoção da sustentabilidade ambiental, o entrevistado E11 cita que os trabalhos desenvolvidos pela Gerência de Desenvolvimento, Saúde e Segurança no Trabalho têm a sustentabilidade em perspectiva, devido à intima relação existente entre qualidade ambiental e saúde, sendo este tema também diretamente abordado juntos aos servidores em determinadas atividades.

> O nosso setor agora, ele trabalha...ele está mais voltado para treinamento e saúde e segurança do trabalhador né? Então, como a gente trabalha com saúde então a gente... assim, tanto eu quanto os nossos...a nossa equipe tem sempre

> esse olhar de produção, mas com sustentabilidade, então todas...a maioria das nossas falas, que a gente trabalha aqui com roda de conversa as vezes nos setores, a gente vai falar de saúde, então, a gente fala de preservação do ambiente que a gente está e preservação da nossa saúde para o bem estar do servidor mesmo. (E11)

No que se refere às inciativas relacionadas ao trânsito que evidenciam alguma preocupação com a preservação ambiental, E15 menciona que as ações educativas do DETRAN/MT trabalham questões ligadas ao meio ambiente, conforme já ressaltado em outros momentos.

> Nós temos aqui a parte educativa do DETRAN que tem feito um belíssimo trabalho […] na parte de duas servidoras que são chefes da área de educação no trânsito né? E [...] dentro das ações educativas temos uma parte que é ligada ao meio ambiente. Nós estamos agora tentando implementar mais fortemente isso [...]. (E15)

Nesse mesmo sentido, E16 aprofunda a questão referida por E15 ao expor o modo como a educação para o trânsito desenvolve a questão ambiental em suas ações. O entrevistado relata que a temática ambiental, ao ser desenvolvida em associação com o trânsito, visa imprimir valores de que o trânsito deve ser dar em equilíbrio com o meio ambiente. Deste modo, busca-se que os cidadãos sejam conscientes quanto ao impacto do trânsito no ambiente e utilizem sua capacidade de agência de forma a reduzi-los.

> [...] nós temos uma missão que é a educação para o trânsito, um dos pilares de atividade do DETRAN. O que é educar para o trânsito? É preparar o cidadão para que ele possa nas suas atitudes e condutas poder transpor esses valores de respeito, de harmonia, de equilíbrio com o meio ambiente para que a gente tenha realmente um trânsito que não prejudique o espaço em que vivemos, então, é formar condutores ou sensibilizar aqueles que já são formados para uma prática de uma conduta consciente, "olha, faça a manutenção periódica no seu veículo, evite o som alto né? Cuidado aí com a questão dos poluentes, está vendo que está queimando óleo, seu motor está com algum problema né?" Ou seja, "não jogue lixo nas ruas", são regrinhas básicas que às vezes a gente conhece, a gente sabe, mas que o DETRAN tem a missão de estar sempre relembrando ou, naqueles que estão em processo formativo, de estar incorporando essa educação significativa. (E16)

Nesse seguimento, o entrevistado faz referência ao processo de formação de condutores que, por força do disposto na Resolução nº 285, de 29 de julho de 2008 do CONTRAN, obrigatoriamente, tem o meio ambiente incluído no currículo dos cursos. Entretanto, E16 enfatiza que a abordagem da temática deve ir além dos cursos de formação, sendo necessário que a relação entre trânsito e meio ambiente seja desenvolvida em campanhas, programas e ações educativas.

> [...] mas eu digo assim que vai além né? Tem que estar em uma campanha institucional, tem que estar em campanhas pontuais, tem que estar no site, ele

> tem que sempre ser relembrado, porque aquilo que você aprende se você passa dez anos e não tem aquele cotidiano de refletir sobre aquilo ele passa despercebido, então, tanto na formação dos condutores como também no acompanhamento das campanhas, programas e ações educativas, é importante essa temática. (E16)

No que tange às ações sustentáveis voltadas diretamente ao trânsito, E16 relata haver um trabalho em andamento para implantar a vistoria veicular ambiental no Mato Grosso, o que contribuiria diretamente para a redução dos impactos ambientais causados por veículos automotores.

> Por exemplo, podemos citar aqui também alguns outros serviços né? A vistoria veicular né? Hoje a vistoria veicular com a perspectiva também de ela ser a vistoria veicular ambiental ela vai verificar também a questão de emissão de poluentes, ruídos e vários outros fatores, também é uma medida de sustentabilidade. (E16)

Outra iniciativa mencionada pelos entrevistados se refere à participação do DETRAN/MT em ações voltadas à preservação ambiental promovida por outros órgãos públicos e demais segmentos da sociedade. Nesse sentido, os entrevistados E5 e E8 relatam o envolvimento da CIRETRAN onde trabalham em um evento relacionado à concientização ambiental. Os entrevistados informam que há considerável integração de sua CIRETRAN com as causas do município em que estão inseridos o que, de acordo com E8, conta com o engajamento de todos os servidores.

> [...]. Ano passado, 2018, nós participamos de um evento que foi produzido, coordenado pela diocese, era no **dia nacional da árvore**, então nós acompanhamos, foi uma pedalada, e no final algumas árvores foram plantadas, ou seja, nós fomos solicitados, porque, dentro do eixo ambiental o CTB, nós fomos convidados para mostrar a importância que tem o meio ambiente para os seres vivos e o que nós podemos fazer para diminuir então, assim, ficou os servidores que participaram do evento eles foram conscientizados[...] (E5)

> Tanto é que nós vamos ter agora a **segunda pedalada pela vida** que também já é um movimento para **conscientizar a sociedade** da importância de você estar usando um veículo que não vai estar, principalmente, causando com um estrangulamento nas vias públicas, na área central onde essas bicicletas vão oferecer para quem está pedalando uma qualidade melhor de vida, ou seja, o estado, o DETRAN, é parceiro em todos os segmentos para **melhoria do nosso meio ambiente**. (E8)

> Sim, porque todos os eventos, todas as campanhas, tanto a secretaria municipal de trânsito como a própria secretaria do meio ambiente ele chama os órgãos do estado para entrar com **parceria** e todos os servidos todos os servidores vão de inteira vontade para que haja uma verdadeira campanha, um foco voltado, para que realmente haja a **conscientização da sociedade**. (E8)

Além das iniciativas que são desenvolvidas pela gestão do DETRAN/MT, há também aquelas que partem dos próprios servidores, como resposta a situações que acreditam ser um problema em seu ambiente de trabalho. Tais iniciativas expressam os valores que estes servidores carregam consigo no que diz respeito ao modo de ser relacionar com o meio ambiente. A proatividade de determinados servidores frente a sustentabilidade ambiental evidencia o papel destes como agentes, uma vez que, segundo Augusto (2007) "agentes agem e agência é a capacidade, o poder, de ser o originador das ações." O mesmo autor, citando Weber (2000), salienta que fatores da racionalidade humana como: consciência; reflexão; propósito e significado, estão envolvidos nestas ações.

Nesse sentido, o entrevistado E7 descreve a iniciativa de um grupos de servidoras de sua unidade que, preocupadas com resíduos gerados pelas marmitas, utilizadas no almoço dos servidores, decidiram reunir todo esse material e doar para uma instituição que as reutiliza.

> […] Aqui os servidores mesmo têm uma iniciativa de levar as nossas marmitas, nós almoçamos aqui devido trânsito, devido à pouca hora de almoço, que a gente tem que ficar aqui, aí a gente acaba pedindo as marmitas e vem numas embalagens específicas para isso e a gente parou de jogar fora no lixo, as meninas estão juntando para que mais tarde seja levado ao...uma das servidoras leva até o SESC que tem um trabalho de reutilização desse material. Então, no nosso dia a dia a gente acaba tentando adaptar as soluções para essa sustentabilidade. [...]. (E7)

Sobre o debate, o entrevistado E11 indica que com o objetivo de resolver o problema do acúmulo de água na via de passagem das pessoas, ocasionado pelo gotejamento do ar condicionado, o mesmo colocou vasos de plantas nesses locais com o intuito de reaproveitar esta água para regá-las.

> Essa questão do consumo, de ver coisa pingando me incomoda também, eu sempre não resisto, eu vou atrás de arrumar algum jeito de resolver aquela situação, inclusive o ano passado eu plantei uns pés de pimenta dentro de uns vasos para colocar de baixo das goteiras do ar condicionado. Porque assim, era no meio de um...na habilitação, era o ar condicionado caia e fazia uma água, assim, onde o pessoal passava né? Aí eu coloquei uns vasos. Deu até problema os vasos, porque ficava no rumo da fila aí o pessoal chegava e colhia as pimentas e os guardas lá, o pessoal que cuidava da limpeza e tudo acabou ficando com ciúme [...]. (E11)

Diante do exposto, percebe-se que muito iniciativas foram mencionadas como estando relacionadas à sustentabilidade ambiental, entretanto, em poucas destas se percebe a preocupação com o meio ambiente como o argumento principal para a sua realização. Na maioria das situações mencionadas, a motivação parece estar relacionada a busca da redução de gastos, de maior eficiência da prestação de serviços, da melhoria das condições de trabalho

do servidor, de comodidade para o cliente ou ainda a necessidade de adequação às exigências de outras instituições como o ministério público. No caso daquelas iniciativas em que há uma referência mais direta à promoção da sustentabilidade ambiental, nota-se que estas não foram plenamente desenvolvidas, antes sofreram com a descontinuidade das ações, a falta de engajamento dos envolvidos e pouca disseminação para as demais unidades, conforme indicado pela maioria dos entrevistados. Todavia, não se desconsidera que algumas das ações propostas ainda sejam praticadas em determinados setores e adotadas por alguns servidores. No que diz respeito à inciativas como o programa A3P, fica evidente a importância de um trabalho de sensibilização ambiental dos gestores e servidores para que tais ações sejam bem-sucedidas, além da necessidade do comprometimento da alta gestão com o projeto e de investimentos na qualificação e capacitação dos servidores para atuar em programas desse tipo.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve por objetivo geral compreender como se dá a adoção das práticas voltadas à gestão ambiental no DETRAN/MT a partir da legislação vigente e de sua atuação. A relevância do tema reside na importância de se entender como as organizações públicas têm respondido às demandas da sociedade para que se adequem aos critérios de sustentabilidade ambiental, bem como ao próprio dever constitucional que pesa sobre o poder público, de defender e preservar o meio ambiente para as presentes e futuras gerações.

Diante disso, considerou-se pertinente pesquisar, especificamente, a atuação do DETRAN/MT tendo em vista os impactos ambientais causados tanto pelo trânsito quanto pelas atividades meio, tendo em vista também a obrigação atribuída pelo CTB aos órgãos e entidades do SNT, em que estes devem priorizar em suas ações a preservação da saúde e do meio ambiente.

No intuito de alcançar o objetivo geral deste estudo, recorreu-se aos conceitos da teoria neoinstitucional, em particular àqueles relacionados às forças institucionais, e à capacidade de agência. Tal escolha se mostrou pertinente por entender que o DETRAN/MT é uma organização que, como qualquer outra, recebe pressões formais e informais de outras organizações e da sociedade em que atua, assim como exerce tais pressões sobre outros atores que dele dependem para que adotem determinadas práticas (DI MAGGIO; POWELL, 2005). Todavia, concebe-se que tais atores não são meros "corpos dóceis", antes possuem poder para intervir ou não no mundo, sendo assim capazes de influenciar um processo ou um determinado estado das coisas (GIDDENS, 2003), o que lhes configura capacidade de agência e a dualidade com sua estrutura

Deste modo, a partir do problema que norteia esta pesquisa, foram definidos os objetivos específicos com o propósito de se trilhar um caminho a fim de se aproximar do fenômeno a ser compreendido. Tais objetivos foram alcançados por meio das categorias identificadas a partir dos relatos dos entrevistados, conforme reforçado a seguir.

O primeiro objetivo consistiu em analisar as leis, normas e diretrizes que regulam a atuação do DETRAN/MT em relação às questões ambientais. Constatou-se que tanto o CTB como diversas resoluções do CONAMA possuem dispositivos que visam reduzir o impacto do trânsito sobre o meio ambiente. Embora na legislação e em algumas destas normas a preservação ambiental não seja apontada como o objetivo principal, entende-se que suas disposições contribuem para este propósito. Também foram observadas Portarias do

DETRAN/MT que dispõem diretamente sobre a incorporação de critérios sustentáveis na realização de suas atividades-meio.

Apesar de iniciativas terem sido realizadas pelo órgão para atender algumas das disposições previstas na referida legislação e nas normas mencionadas, percebe-se que tais iniciativas não contemplam as unidades do DETRAN/MT de modo igualitário, o que causa descontentamento entre os servidores do interior e os da sede. Tendo em vista os valores de sustentabilidade e a integração, bem como a visão de "atuar com excelência e comprometimento socioambiental na gestão de trânsito até 2022", assumidos pelo órgão em sua identidade organizacional, entende-se que estes só podem ser alcançados a partir do envolvimento de todas as suas unidades no desenvolvimento de ações que promovam a sustentabilidade ambiental.

O segundo objetivo procurou identificar as práticas de gestão ambiental na sede do DETRAN e nas CIRETRANs de Rondonópolis e Pedra Preta. A esse respeito, se evidenciou que em relação às práticas ambientais relacionadas ao trânsito, a variável ambiental está incluída em suas principais áreas de atuação de forma direta e indireta. A vistoria e a fiscalização são ações importantes para a promoção da sustentabilidade ambiental do trânsito, todavia, tendo como referência o relato dos entrevistados, estas precisam ser aprimoradas. A implantação da vistoria ambiental contribuiria de forma substancial para a preservação do meio ambiente. A capacitação dos agentes de trânsitos com enfoque nos impactos ambientais causados pelo trânsito e nos dispositivos do CTB que preveem a proteção ambiental, poderia colaborar para que os agentes se atentem para todas as condutas no trânsito agressivas ao meio ambiente passíveis de penalidade.

No que diz respeito as práticas sustentáveis voltadas às atividades meio, percebe-se que as ações negativas e os impactos ambientais a elas relacionados estão associados, sobretudo, à utilização excessiva de materiais de consumo, à adoção de procedimentos antiquados e à ausência de um programa de gerenciamento de resíduos. Quanto às práticas ambientais efetivamente adotadas pelos servidores entrevistados, nota-se que estas se referem ao uso racional de materiais de consumo, energia e água, ao gerenciamento de resíduos, bem como aos cuidados com a qualidade do ambiente físico da autarquia. Constata-se ainda que muitas dessas práticas estão diretamente relacionadas a determinações ou incentivos da autarquia. Outras, todavia, surgem como resposta dos servidores a problemas de cunho ambiental identificados em suas atividades diárias.

No que diz respeito ao posicionamento do DETRAN/MT diante da sustentabilidade ambiental, admite-se que em teoria ele exista, uma vez que essa questão está registrada em sua

identidade organizacional. Entretanto, a percepção dos servidores é dividida sobre esse posicionamento na prática o que, provavelmente, se deva a constatação da ausência de uma política ambiental, ao fato de que muitas das ações pontuais realizadas são iniciativas pessoais dos servidores e que àquelas propostas pela autarquia, na verdade, são implementadas com motivação, geralmente, financeira, evidenciando assim que a preservação ambiental não é intencionalmente buscada pelo órgão.

Deste modo, acredita-se que o enfrentamento das práticas ambientalmente negativas, bem como a consolidação e disseminação de práticas sustentáveis perpassa por iniciativas voltadas à educação ambiental, ao emprego de tecnologias mais sustentáveis, à modernização de procedimentos e ao gerenciamento de resíduos. Todavia, entende-se que para que haja uma gestão ambiental eficiente e duradoura é essencial a definição de uma politica ambiental que norteie a inserção de critérios de sustentabilidade ambiental em todas as áreas e atividades da autarquia, bem como um espaço de participação para os servidores, buscando assim suas contribuições no processo de definição e execução de tal política.

Quanto às práticas sustentáveis tidas como já incorporadas, é importante averiguar em pesquisas futuras, ou mesmo pela própria gestão do DETRAN/MT, qual é a eficácia das ações desenvolvidas para a proteção do meio ambiente e qual o alcance das medidas adotadas sobre a população do estado. Nesse sentido, cabe saber se as ações educativas têm sido direcionadas de forma equitativa para todos os setores da sociedade bem como se estas têm sido disseminadas no interior do estado ou se estão restritas apenas à sede.

O terceiro objetivo tratou de investigar as motivações de gestores e servidores no tocante à adoção, ou não, de práticas ambientalmente corretas. Com relação a isso, observou-se que, de modo geral, os entrevistados alegam que sua motivação está relacionada à economia de recursos financeiros, à preocupação com as consequências da degradação ambiental sobre o presente e o futuro de suas próprias vidas, de seus descendentes e de outras pessoas, bem como a questões relacionadas aos aspectos morais e éticos pessoais como, a necessidade de dar um bom exemplo ou deixar legado para as gerações futuras.

Nesse sentido, verificou-se que muitas das práticas sustentáveis adotadas pelos servidores advêm de suas diversas vivências e são reproduzidas no ambiente de trabalho. Entretanto, não se pode definir a postura dos servidores como meramente reprodutora de hábitos pré-existentes, tendo em vista que muitos se mostram abertos a aderir a propostas da gestão em prol da sustentabilidade, bem como há aqueles que vão além ao desenvolver uma postura proativa no que diz respeito as questões ambientais. Nesse sentido, compreender o que motiva

a postura dos servidores diante do meio ambiente pode auxiliar a definição de estratégias e abordagens em ações educativas, tornando-as, desta forma, mais efetivas.

Assim, apesar de se considerar que o DETRAN/MT seja um lugar propício para ações voltadas à conscientização ambiental, ao aprendizado e à adoção de posturas mais sustentáveis, observa-se que embora tenham sido citadas iniciativas do DETRAN/MT que contribuíram para uma mudança positiva das práticas adotadas pelos servidores em relação à sustentabilidade ambiental, não há evidências de que a consciência ambiental seja um aspecto consolidado individualmente pelos diferentes atores. Além disso, não se percebe a consolidação dessa categoria pela instituição enquanto fomentadora da sensibilização ambiental dos servidores e de seus usuários.

Por fim, o quarto objetivo foi de refletir sobre iniciativas envolvendo as questões ambientais na percepção dos servidores. A esse respeito, de acordo com o relato dos entrevistados, pode-se constatar que em poucas das iniciativas mencionadas se percebe a preocupação com o meio ambiente como o argumento principal para a sua realização. Na maioria das situações a motivação parece está relacionada a busca da redução de gastos, de maior eficiência da prestação de serviços, da melhoria das condições de trabalho do servidor, de comodidade para o cliente, ou ainda, à necessidade de adequação às exigências e pressões institucionais como, por exemplo, o ministério público.

No caso das iniciativas notadamente relacionadas à promoção da sustentabilidade ambiental, verifica-se que estas não foram plenamente desenvolvidas, antes sofreram com a descontinuidade das ações, a falta de engajamento dos envolvidos e a pouca disseminação para as demais unidades, conforme indicado pela maioria dos entrevistados. Nesse sentido, é evidente a importância de um trabalho de sensibilização ambiental dos gestores e servidores para que tais ações sejam bem-sucedidas, além da necessidade do comprometimento da alta gestão com a sustentabilidade ambiental e de investimentos na qualificação e capacitação dos servidores para atuar na gestão ambiental do DETRAN/MT.

A partir das análises realizadas nesta pesquisa, infere-se que apesar do DETRAN/MT possuir a sustentabilidade ambiental expressa em sua identidade institucional, bem como ter aderido formalmente ao programa A3P, que pode ser entendido como um sistema de gestão ambiental proposto para a administração pública, os relatos dos entrevistados parecem indicar que, embora se identifiquem práticas sustentáveis na autarquia, a gestão ambiental não é algo de fato consistente na organização. Todavia, ao que tudo indica o processo de adoção das práticas ambientalmente sustentáveis tem se dado por meio de pressões institucionais

coercitivas, bem como por meio de um posicionamento proativo dos servidores em relação ao meio ambiente. Assim, ao analisar a gestão ambiental com base no posicionamento evidenciado pelo DETRAN/MT diante da sustentabilidade ambiental, pode-se considerar que, de modo geral, tal gestão se dá por meio de um processo padrão que, de acordo com Dalmoro e Cyrne (2017), tende a construir um ambiente institucional e estruturas que garantam padrões mínimos de responsabilidade ambiental no comportamento da organização por meio de comportamentos responsivos a demandas de terceiros. Diferindo assim de uma atitude missionária, caracterizada por Grybaite e Tvaronaviciene (2009) como sendo uma postura proativa da organização em relação às questões ambientais que busca ir além das exigências básicas.

Enfim, a principal limitação para a realização desta pesquisa se deve aos poucos estudos relacionados ao modo específico de como se dá a gestão socioambiental das atividades finalísticas e das atividades meio dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, não oportunizando, desta maneira, uma análise comparativa com resultados de outros estudos.

Diante disso, entende-se que a principal contribuição acadêmica deste estudo consiste em elucidar o cenário da gestão ambiental no DETRAN/MT por meio das reflexões sobre o modo como a busca da sustentabilidade ambiental se articula com a gestão do trânsito e com as atividades que dão suporte a esta dentro da organização. Tal contribuição, associada a outros estudos relacionados à gestão ambiental em órgãos públicos, podem auxiliar ainda para a compreensão dos desafios existentes para a inserção da variável ambiental nas atividades da administração pública. Assim, entende-se também que ao dar voz aos atores que atuam no DETRAN/MT, esta pesquisa possa subsidiar a tomada de decisão dos gestores para a implantação de processos de gestão ambiental com maior participação dos servidores.

Deste modo, sugere-se que estudos futuros contemplem esta temática em outros órgãos da administração pública, em especial aqueles que atuam na gestão do trânsito considerando, além da perspectiva dos servidores, o ponto de vista de outros usuários do trânsito sobre a gestão socioambiental deste.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, F. **Os desafios da sustentabilidade**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

AMBONI, N.; CAMINHA, D. O.; ANDRADE, R. O. B.; FERNANDES. M. Abordagem multiparadigmática em estudos organizacionais: avanços e limitações. **Revista de Administração da Universidade Federal de Santa Maria**, vol. 10, núm. 5, pp. 808-827, 2017.

ARIMURA, T. H.; HIBIKI, A.; KATAYAMA, H. Is a voluntary approach an effective environmental policy instrument? A case for environmental management systems. **Journal of Environmental Economics and Management**, v. 55, p. 281–295, 2008.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **Certificação**. Disponível em: <http://www.abnt.org.br>. Acesso em: 16 mai. 2018.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **Normas NBR ISO Série ISO 14000:2004**. Rio de Janeiro, 2004.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR ISO 14001:1996** - sistemas de gestão ambiental - especificações e diretrizes para uso. Rio de Janeiro, 1996.

AUGUSTO, P. O. M. Teoria institucional: qual o lugar da agência? In: Encontro da ANPAD, 31., 2007, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPAD, 2007. P. 1-16.

BARATA, M. M. L.; KLIGERMAN, D. C.; MINAYO-GOMEZ, C. A gestão ambiental no setor público: uma questão de relevância social e econômica. **Ciência e Saúde Coletiva**, v.12, n.1, jan./mar., p. 165-170, 2007.

BARBOSA, G. S. O desafio do desenvolvimento sustentável. **Revista Visões**, v. 4, n. 1, p.1-11, jan./jun. 2008.

BARBIERI, J. C. **Gestão ambiental empresarial:** conceitos, modelos e instrumentos. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

BARBIERI, J. C., & CAJAZEIRA, J. E. R. (2009). **Responsabilidade social empresarial e empresa sustentável: da teoria à prática.** São Paulo: Saraiva.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Ed. 70, 1979.

BONISSONI, R.M. et al. A gestão ambiental de uma fábrica de bebida energética por meio da sustentabilidade ambiental**.** In: CONGRESSO UFSC DE CONTROLADORIA E FINANÇAS, Florianópolis. **Anais...**Florianópolis: Departamento de Ciências Contábeis/UFSC, 2009.

BORGES-ANDRADE, J. E. Comprometimento organizacional na administração pública e em seus segmentos meio e fim. **Temas psicol.**, Ribeirão Preto , v. 2, n. 1, p. 49-61, abr. 1994

BRASIL. **Constituição (1988).** Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. Contêm as emendas constitucionais posteriores. Brasília. DF: Senado, 1988.

BRASIL. **Código de trânsito brasileiro (1997)**. Código de trânsito brasileiro [recurso eletrônico]. – 5. ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013. 244 p. – (Série legislação; n. 107).

BURNS, J.; SCAPENS, R. W. Conceptualizing management accounting change: an institutional framework. **Management Accounting Research,** v. 11, p. 3-25, 2000.

CMMAD, COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Nosso futuro comum.** 2 ed. Rio de Janeiro: FGV, 1991, 430 p.

CAGNIN, C. H. Fatores relevantes na implementação de um sistema de gestão ambiental com base na Norma ISO 14001. 2000. Dissertação (Mestrado em Engenharia da Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

CARDOSO, A. L. J. O processo estratégico e os discursos na gestão da prefeitura de um município brasileiro. 2015. Tese (Doutorado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba.

CATALISA. (2003). **Rede de Cooperação para a Sustentabilidade.** Disponível em: http://www.catalisa.org.br/content/view/30/59/ Acesso em: fev. de 2013.

CAVALCANTI, Clóvis. Uma tentativa de caracterização da economia ecológica. **Ambient. soc.**, Campinas, v. 7, n. 1, p. 149-156, Junho 2004 .

CAVALCANTE, R. B.; CALIXTO, P.; PINHEIRO, M. M. K. Análise de Conteúdo: considerações gerais, relações com a pergunta de pesquisa, possibilidades e limitações do método. **Informação & Sociedade: Estudos**, João Pessoa, v. 24, n. 1, p. 13-18, jan./abr. 2014.

CONSELHO NACIONAL DE EDUCAÇÃO. **Resolução n. 2,** de 15 de junho de 2012. Estabelece as diretrizes curriculares nacionais para a educação ambiental. Disponível em: <http://conferenciainfanto.mec.gov.br/images/conteudo/iv-cnijma/diretrizes.pdf>. Acesso em: 31 ago. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Resolução n. 285**, de 29 de julho de 2008. Alterar e complementar o Anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_285.pdf>. Acesso em: 23 ago. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Resolução n. 452,** de 26 de setembro de 2013. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização das emissões de gases de escapamento de veículos automotores de que trata o artigo 231, inciso III, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: < https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao4522013.pdf>. Acesso em: 23 ago. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Resolução n. 666,** de 18de maio de 2017. Dispõe sobre a fiscalização do sistema de controle de emissão de poluentes de veículos diesel pesados, ou seja, com PBT acima de 3856 kg, produzidos a partir de 2012. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6662017.pdf>. Acesso em: 23 ago. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Resolução n. 623,** de 6 de setembro de 2016. Dispõe sobre a uniformização dos procedimentos administrativos quanto à remoção, custódia e para a realização de leilão de veículos removidos ou recolhidos a qualquer título, por órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito –SNT, nos termos dos arts. 271 e 328, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro –CTB, e dá outras providências. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6232016_republicada.pdf>. Acesso em: 23 ago. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Resolução n. 684,** de 25 de julho de 2017. Altera a Resolução CONTRAN nº 598, de 24 de maio de 2016, que regulamenta a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação, com novo leiaute e requisitos de segurança. Disponível em: < https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolu%C3%A7%C3%A3o6842017.pdf>. Acesso em: 23 ago. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Resolução n. 720,** de 07de dezembro de 2017. Institui o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo Eletrônico (CRLVe). Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7202017.pdf>. Acesso em: 23 ago. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO**. Resolução n. 622,** de 6 de setembro de 2016. Estabelece o Sistema de Notificação Eletrônica. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6222016.pdf>. Acesso em: 23 ago. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO**. Resolução n. 712,** de 25 de outubro de 2017. Institui o Certificado Eletrônico de Registro de Veículo - CRVe, a Autorização Eletrônica para Transferência de Propriedade de Veículo - ATPVe e estabelece orientações e procedimentos a serem adotados para o preenchimento e autenticação da ATPV e realização da comunicação de venda de veículo de que trata o art. 134 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7122017.pdf>. Acesso em: 23 ago. 2019.

CORAL, E. Modelo de planejamento estratégico para a sustentabilidade empresarial. 2002.Tese (Doutorado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis – SC.

DALMORO, M.; CYRNE, C. C. S. Arquétipos da Gestão Ambiental: Proposição de um Modelo a partir de Empresas Gaúchas. **Revista de Administração da UFSM**, v. 10, n. Ed. Especial, p. 141-156, 2017.

DAMBROS, Marianne Macedo Goulart; ALVES, Ricardo Ribeiro; SENNA, Ana Júlia Teixeira . Gestão ambiental no setor público: percepção dos servidores da prefeitura municipal de São Gabriel (RS). **Revista Eletrônica em Gestão, Educação e Tecnologia Ambiental,** v. 18, p. 674-689, 2014.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE MATO GROSSO. **Organograma.** Disponível em: <https://www.detran.mt.gov.br/organograma>. Acesso em: 19 fev. 2019.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE MATO GROSSO. **Histórico.** Disponível em: <https://www.detran.mt.gov.br/historico>. Acesso em: 19 jun. 2018.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO PARANÁ. **Trânsito e Meio ambiente - Veículos Automotores e o Meio Ambiente.** Disponível em: < http://www.educacaotransito.pr.gov.br/pagina-231.html>. Acesso: 19 fev. 2019.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE MATO GROSSO. **Portaria nº 098,** de 06 de maio de 2015. Disponível em: <https://www.iomat.mt.gov.br/portal/visualizacoes/pdf/14068#/p:38/e:14068?find=A3P>. Acesso em: 12 jun. 2018.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE MATO GROSSO. **Portaria nº 019,** de 15 de janeiro de 2016. Disponível: <https://www.iomat.mt.gov.br/portal/visualizacoes/pdf/14354#/p:134/e:14354?find=A3P>. Acesso em: 12 jun. 2018.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE MATO GROSSO. **Portaria nº 364,** de 08 de junho de 2017. Disponível em: <https://www.iomat.mt.gov.br/portal/visualizacoes/pdf/14866#/p:48/e:14866?find=A3P>. Acesso em: 12 jun. 2018.

DIAS, R. **Gestão ambiental**: responsabilidade social e sustentabilidade. São Paulo: Atlas, 2006.

DYLLICK, T.; HOCKERTS, K. Beyond the business case for corporate sustainability. **Business Strategy and the Environment**, v. 11, p. 130-141, 2002.

DIMAGGIO, P. J., & POWELL, W. W. Introduction. In W. W. POWELL & P. J. DIMAGGIO (Eds.), **The new institutionalism in organizational analysis.** Chicago: The University of Chicago Press, 1991.

DIMAGGIO, P. J.; POWELL, W. W.A gaiola de ferro revisitada: isomorfismo institucional e racionalidade coletiva nos campos organizacionais. **RAE-Revista de Administração de Empresas**, [S.l.], v. 45, n. 2, p. 74-89, abr. 2005.

DONAIRE, D. **Gestão Ambiental na Empresa**. São Paulo: Atlas, 2012.

ELKINGTON, J. **Cannibals with forks:** the triple bottom line of 21st century business. Oxford: Capstone Publishing Limited, 1997.

FAZEY, I.; EVELY, A.C.; REED, M.S.; STRINGER, L.C.; KRUIJSEN, J. et al. Knowledge exchange: a review and research agenda for environmental management, **Environmental Conservation**, v. 40, n. 1, p. 19-36, 2012.

FERREIRA, A. B. H. **Aurélio:** o dicionário da língua portuguesa. Curitiba: Positivo, 2008.

FERREIRA, L. F. et al. Contabilidade ambiental sistêmica. In: CONGRESSO UFSC DE CONTROLADORIA E FINANÇAS, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: Departamento de Ciências Contábeis/UFSC, 2008.

FREITAS, C. L; BORGERT, A; PFITSCHER, E. D. Agenda Ambiental na Administração Pública: uma análise da Aderência de uma IFES as diretrizes propostas pela A3P. In: Colóquio Internacional sobre Gestão Universitária na América do Sul, 11., 2011, Santa Catarina. **Anais...** Florianópolis: UFSC, 2011.

FROEHLICH, C.; BITENCOURT, C. C. Sustentabilidade Empresarial: Um Estudo de Caso na Empresa Artecola. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, v. 5, n. 3, p. 55-71, 2016.

FONSECA, J. J. S**. Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

GIDDENS, A. **A Constituição da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GODARD, Olivier. O desenvolvimento sustentável: paisagem intelectual. In: CASTRO, Edna; PINTON, Florence (Orgs.). **Faces do trópico úmido – conceitos e questões sobre desenvolvimento e meio ambiente.** Belém: Cejup/UFPA-NAEA, 1997.

_____. A gestão integrada dos recursos naturais e do meio ambiente: conceitos, instituições e desafios de legitimação. In: VIEIRA, Paulo Freire; WEBER, Jacques (Orgs.). **Gestão de Recursos Naturais Renováveis e Desenvolvimento – novos desafios para a pesquisa ambiental.** 3.ed. São Paulo: Cortez, 2002.

GUIMARÃES, R.; FONTOURA, Y. Rio+20 ou Rio-20? Crônica de um fracasso anunciado. **Ambiente & Sociedade**, São Paulo v. XV, n. 3, p. 1 9-39, set.-dez. 2012.

GRYBAITE, V.; TVARONAVICIENE, M. Estimation of sustainable development: germination on institutional level, **Journal of Business Economics and Management***,* v. 9, n. 4, p. 327- 334, 2009.

HALL, P.; TAYLOR, R. C. R. Political Science and the three new institutionalisms. **Political Studies**, v. 44, p. 936-957, 1996.

HAWLEY, A. Human ecology. In: SILLS, D. L. (Ed.). **International Encyclopedia of the Social Sciences**. New York: Macmillan, 1968. p. 328-337.

HODGSON, G. M. 'What are Institutions?'**Journal of Economic Issues**, 40: 1–25, 2006.

JAMALI, D. Insights into the triple bottom line integration from a learning organization perspective. **Business Process Management Journal**, v. 12, n. 6, p. 809-821, 2006.

JAMALI, D.; LUND-THOMSEN, P.; JEPPESEN, S. SMEs ads CSR in Developing Countries, **Business & Society**, February, p. 1-12, 2015.

JOHNSTONE, N.; LABONNE, J. Why do manufacturing facilities introduce environmental management systems? Improving and/or signaling performance, **Ecological Economics***,* v. 68, n. 3, p. 719-730, 2009.

KRAJNC, D.; GLAVIC, P. A model for integrated assessment of sustainable development. **Resources, Conservation and Recycling**, v. 43, n. 2, 2005.

KRUGER, S. D.; FREITAS, C. L.; PFITSCHER, E. D.; PETRI, S. M. Gestão ambiental em instituição de ensino superior - uma análise da aderência de uma instituição de ensino superior comunitária aos objetivos da agenda ambiental na administração pública (A3P). **Rev. GUAL**., Florianópolis, v. 4, n. 3, p.44-62, set/dez. 2011.

KUZMA, E. L.; DOLIVEIRA, S. L. D.; SILVA, A. Q. Competências para a sustentabilidade organizacional: uma revisão sistemática. **Cad. EBAPE.BR**, v. 15, Edição Especial, Artigo 3, Rio de Janeiro, Set. 2017.

LAWLER, J.J.; WHITE, D.; NEILSON, R.P.; BLAUSTEIN, A.R. Predicting climate-induced 457 range shifts: model differences and model reliability, **Global Change Biology**, v. 458, n. 12, p. 1568-1584, 2006.

LI, Y.; LI, J.; CAI, Z. The timing of market entry and firm performance: A perspective of institutional theory**. Industrial Marketing Management**, v.43, p.754–759, 2014.

MACHADO-DA-SILVA, C. L.; FONSECA, V. S.; CRUBELLATE, J. M. Estrutura, Agęncia e Interpretação: Elementos para uma Abordagem Recursiva do Processo de Institucionalização. **Revista de Administração Contemporânea**, Curitiba, Edição Especial 2010, art. 4, pp. 77-107

MELLO, B. **Você sabe a diferença entre descentralização e desconcentração no Direito Administrativo?** Disponível em: < https://direitodiario.com.br/descentralizacao-e-desconcentracao/>. Acesso em: 17 set. 2019

MINAYO, M.C.S. **O Desafio do Conhecimento:** Pesquisa Qualitativa em Saúde**.** 10. ed. São Paulo: HUCITEC, 2007. 406 p.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Portaria n° 217**, de 30 de julho de 2008. Disponível em:<http://www.mma.gov.br/estruturas/a3p/_arquivos/36_09102008033030.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2018.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Cartilha A3P:** Agenda ambiental na administração pública. 5. ed. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2009.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **A3P –** Agenda Ambiental na Administração Pública. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/responsabilidade-socioambiental/a3p>. Acesso em: 16 nov. 2018.

MUNCK, L.; SOUZA, R. B. Gestão por competências e sustentabilidade empresarial: em busca de um quadro de análise. **Gestão e Sociedade**, v. 3, n. 6, p. 254-287, 2009.

NIETZSCHE, Friedrich. **A Vontade de Poder**; trad. Marcos Sinésio Pereira Fernandes e Francisco José Dias de Moraes. Rio de Janeiro: Contraponto, 2008.

NOSSA, V.; RODRIGUES, V. R. D. S.; NOSSA, S. N. O Que se Tem Pesquisado sobre Sustentabilidade Empresarial e sua Evidenciação? **Revista de Educação e Pesquisa em Contabilidade,** v. 11, n. Ed. Especial, p. 87-105, 2017.

O´DWYER, G.; MATTOS, R.A. Teoria da Estruturação de Giddens e os estudos de práticas avaliativas. **Physis Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v.20 n.2, p.609-623, 2010.

OLIVEIRA, O.J.; SERRA, J.R. Benefits and difficulties of environmental management based on ISO14001 in industries in São Paulo, **Production**, v.20, n. 3, p. 429-438, 2010.

OLIVEIRA, O. J.; PINHEIRO, C. R. M. S. Implantação de sistemas de gestão ambiental ISO 14001: uma contribuição da área de gestão de pessoas. **Gestão & Produção,** São Carlos, v. 17, n. 1, p. 51-61, 2010.

PEREIRA, A. P. B.; SOUZA, L. M. Acerca da Dicotomia Atividade-Fim e Atividade-Meio e Suas Implicações na Licitude da Terceirização Trabalhista. **Revista de Informação Legislativa,** Brasília, v. 51, n. 201, p. 175-192, 2014.

PEREIRA, F. A. M. A evolução da teoria institucional nos estudos organizacionais: um campo de pesquisa a ser explorado. **Organizações em contexto**, São Bernardo do Campo, v. 8, n. 16, jul.-dez. 2012.

PETERS, G. Agência, estrutura e práxis: uma Leitura dialógica da teoria da Estruturação de Anthony Giddens. **Teoria e Sociedade**, v. 19, n. 1, p. 8-39, 2011.

QUINELLO, R. **A teoria institucional aplicada à administração:** Entenda como o mundo invisível impacta na gestão dos negócios. São Paulo: Novatec, 2007.

RAMOS, T. B.; ALVES, I.; SUBTIL, R.; MELO, J. J. The state of environmental Performance evaluation in the public sector: the case of the Portuguese defence sector. **Journal of Cleaner Production,** v.17, p. 36-52, 2009.

RELANO, F. From Sustainable Finance to Ethical Banking, **Transformation in Business & Economics**, v. 7, p123-131, 2008. 3

RÊGO, G, S.; PIMENTA, D. H. C; SARAIVA,V. M. Agenda Ambiental na Administração Pública – A3P: um estudo sobre a potencialidade de aplicação no município de São Gonçalo do Amaranto/RN. **Holos,** Natal, v. 4, p. 29-50, 2011.

RIBEIRO, E. A. A perspectiva da entrevista na investigação qualitativa. **Evidência: olhares e pesquisa em saberes educacionais**, Araxá/MG, n. 04, p.129-148, maio de 2008.

RUZEVICIUS, J. Environmental Management Systems and Tools Analysis, **Engineering Economic**, v. 4, p. 49-59, 2009.

SALDANO; P. M.; CASAGRANDE, M. H.; UHLMANN, V. O. Análise de sustentabilidade ambiental: estudo de caso em uma clínica odontológica municipal. In: SEMINÁRIOS EM ADMINISTRAÇÃO, 13., **Anais...**São Paulo: 2010.

SANTOS, F. L.; CARNEIRO, A. F.; SOUZA, J. A.; SOUZA, R. M. S. Análise da adesão à agenda ambiental na administração pública (A3P) pela cidade Portal da Amazônia. **Revista Eletrônica Gestão & Sociedade**, v.11, n.28, p. 1583-1610, Janeiro/Abril, 2017.

SAVITZ, A. W.; WEBER, K. **A empresa sustentável:** o verdadeiro sucesso é lucro com responsabilidade social e ambiental. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.
SCOTT, W. R. **Institutions and organizations**. 2nd ed. London: Sage Publications, 2001.

SEIFFERT, M. E. B. **ISO 14001 sistemas de gestão ambiental:** implantação objetiva e econômica. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

SELZNICK, P. **The moral commonwealth: social theory and the promise of community. Berkeley**: University of California Press, 1992.

SEARLE, J. R. "What is an institution?", **Journal of Institutional Economics**, v.1, n.1, 2005, p.1-22.

SEWELL, W. H., Jr. A theory of structure: duality, agency, and transformation. **American Journal of Sociology***, 98*(1), 1992, 1-29.

SOUZA, V. D.; UHLMANN, V. O.; PFITSCHER, E. D. Sustentabilidade ambiental em instituição de ensino: aderência à Agenda Ambiental de Administração Pública. **Revista Perspectivas Contemporâneas,** v. 10, n. 1, p. 126-145, jan./abr. 2015.

SHARMA, S.; VREDENBURG, H. Proactive corporate environmental strategy and the development of competitively valuable organizational capabilities, **Strategic Management Journal***,* v. 19, p. 729-753, 1998.

SILVA, C. R.; GOBBI, B. C.; SIMÃO, A. A. O uso da análise de conteúdo como uma ferramenta para a pesquisa qualitativa: descrição e aplicação do método. **Organizações rurais & agroindustriais**., Lavras, v. 7, n. 1, p. 70-81, 2005.

SILVA, C. L. Machado da; GONÇALVES, S. A. Nova técnica: a teoria institucional. In: CLEGG, Stewart R.; HARDY, Cynthia; NORD, Walter R. (Org.) **Handbook de estudos organizacionais:** modelos de análises e novas questões em estudos organizacionais. São Paulo: Atlas, 1999. v. 1, p. 220-226. cap. 7.

SHWOM, R. Strengthening Sociological Perspectives on Organizations and the Environment. **Organization & Environment**, v. 22, n. 3, p. 271-292, 2009.

SILVEIRA, D. T.; CÓRDOVA, F. P. Unidade 2 – a pesquisa científica. In: GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

SUCHMAN, M. C. Managing legitimacy: strategies and institutional approaches. **Academy of Management Review**, v.20, p.571-610. 1995.

TESSER, Daniel Poleto; BAHÚ, Jairo; FERNANDES, Rodrigo André. A abordagem da gestão ambiental pelas empresas metal-mecânicas na região da Ammoc. **RACE - Revista de Administração, Contabilidade e Economia**, [S.l.], v. 5, n. 2, p. 51-64, set. 2015. ISSN 2179-4936.

TIBOR, T.; FELDMAN, I. **ISO 14000:** um guia para as normas de gestão ambiental. São Paulo: Futura, 1996.

TOLBERT, P. S.; ZUCKER, L. G. A institucionalização da teoria institucional. In: CLEGG, Stewart R.; HARDY, Cynthia; NORD, Walter R. (Org.) **Handbook de estudos organizacionais:** modelos de análises e novas questões em estudos organizacionais. São Paulo: Atlas, 1999. v. 1, p. 196-219. cap. 6.

VASCONCELLOS, E. A. Transporte e meio ambiente. In: CENEVIVA, Laura Lucia Vieira (Coord.). **Transporte e meio ambiente.** [São Paulo]: Associação Nacional de Transportes Públicos; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2007. 156 p. (Série Cadernos técnicos; 6).

VENTURA, Elvira C. Responsabilidade social das empresas sob a ótica do "novo espírito" do capitalismo. In: ENCONTRO DA ANPAD, 29., 2003, Atibaia. Rio de Janeiro: Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 2003. p. 1-16. *Anais...*

VERGINASSI, A.; DORES, E. F. G. C., WEBER, O. L. S.; LAMBERT, J. A. Acidentes ambientais no transporte rodoviário de cargas perigosas no estado de mato grosso. **Engenharia Ambiental** - Espírito Santo do Pinhal, v. 4, n. 1, p. 103-119, jan/jun 2007.

VIEGAS, S. F. S. S.; CABRAL, E. R.; GOMES, S. C.; CARVALHO, A. C. Agenda ambiental na administração pública: estudo da adesão e ação em uma universidade pública. **AOS**, Brazil, v.4, n.2, ago./dez.2015,p.7-28.

WERBACH, A. (2010). **Estratégia para sustentabilidade:** uma nova forma de planejar sua estratégia empresarial. Rio de Janeiro: Elsevier.

WILSON, D.; GAME, C. **Local Government in the United Kingdom.** 4th ed. Palgrave, Basingstoke, 2006.

ZUTSHI, A.; SOHAL, A.S. Adoption and maintenance of Environmental management systems: critical success factors, **Management of Environmental Quality, An International Journal**, v. 15, n. 4, p. 339-419, 2004.