

## Quando as nossas vidas valem menos que os lucros deles

### Author(s):

[Ricardo Coelho](#) <sup>[1]</sup>

### Show Author Info?:

0

Aparentemente estamos perante um caso de incúria e desmazelo da parte da General Motors, com consequências graves. Mas a situação é bem pior que essa. Na realidade, a General Motors já tinha conhecimento do problema há mais de uma década, mas escolheu não dizer nada, apesar de admitir hoje que é possível que pelo menos treze pessoas tenham morrido graças à sua escolha.

Nas contas que a General Motors fez, o custo de avisar os seus clientes de uma falha grave num carro que comercializa e de proceder a uma reparação pequena é inferior ao custo de não fazer nada e enfrentar a justiça no futuro. A multa de 35 milhões de dólares que foi condenada a pagar pelo seu crime não vai fazer mossa nos lucros da empresa. Dentro da lógica capitalista, vale menos que as vidas perdidas à custa de um crime premeditado.

Este tipo de episódios não são estranhos a grandes empresas como a General Motors. Uma das suas concorrentes, a Ford, esteve no centro de uma polémica semelhante quando, nos anos 1970, resolveu que não valia a pena consertar um problema detetado nos testes de colisão do seu Ford Pinto, que mostravam que o depósito de combustível podia incendiar-se facilmente num embate a baixa velocidade. Apenas oito anos depois, quando centenas de pessoas morreram em consequência de o carro se ter incendiado, a Ford decidiu equipar o Pinto com um tanque de combustível mais seguro.

Uma reportagem da revista Mother Jones denunciou a existência de um memorando interno da Ford no qual a empresa fazia uma análise custo-benefício para concluir que não valia a pena gastar mais onze dólares por automóvel para evitar centenas de mortes.<sup>1</sup> Quando a empresa foi julgada pelos seus crimes, tendo sido condenada a pagar seis milhões de dólares em indemnizações e multas, este documento não foi considerado admissível como prova, na medida em que não havia qualquer evidência que tivesse sido usado internamente. Certo é, contudo, que a Ford usou a sua análise custo-benefício para argumentar junto do Congresso dos EUA contra a aprovação de uma lei que impunha padrões de segurança mais elevados para os tanques de combustível.

Este tipo de exemplos de análises custo-benefício são repugnantes para qualquer pessoa que não seja psicopata mas não são atípicos. De facto, esta técnica aparentemente objetiva permite comparar os ganhos de novas regulações ambientais, de saúde ou de segurança,

com as perdas para as empresas. Para isso, é necessário reduzir ?coisas? como vidas humanas, doenças ou ecossistemas a unidades monetárias, pondo um preço em tudo como se fossem mercadorias à venda no mercado.

Nas contas da Ford, por exemplo, as vidas salvas com a instalação de tanques de combustível mais seguros foram avaliadas com base em salários perdidos e custos médicos e legais.

As implicações éticas da aplicação de análises custo-benefício a investimentos que salvam vidas não se esgotam no insulto de reduzir vidas a dinheiro, para as comparar com os lucros das empresas. Ao considerar que o valor de uma vida depende do salário da pessoa, como indicador da sua contribuição para o PIB, estas análises assumem que as vidas dos mais ricos valem mais que as vidas dos mais pobres. Por outro lado, o exercício de por um preço em algo que não tem preço é tão arbitrário que a análise custo-benefício apenas serve para dar uma aura de objetividade a uma decisão tomada previamente.

No seu brilhante livro ?Priceless?, o economista Frank Ackerman e a jurista Lisa Heinzerling mostram, através de uma revisão da literatura sobre análise custo-benefício, como esta técnica tem sido usada consistentemente por neoliberais para argumentar a favor da desregulamentação da atividade económica e contra quaisquer restrições à acumulação de capital. Por isso mesmo a administração Reagan, quando quis contrariar as pressões populares para a aprovação de leis de segurança ou ambientais mais exigentes não fez mais que sujeitar a aprovação de novas leis a uma análise custo-benefício.

Ainda hoje encontramos ativistas que cedem à pressão social para articularem o seu discurso em termos de euros ganhos e perdidos com as medidas que defendem e que veem a análise custo-benefício como uma técnica que pode ser usada para defender a sua causa. Tendo em conta que a análise custo-benefício apenas serve para legitimar danos irreparáveis em nome do lucro, isto faz tanto sentido quanto tentar usar um martelo para aparafusar um parafuso.

O que torna a decisão da General Motors ou da Ford de vender carros defeituosos inaceitável não é a sua subavaliação do valor monetário dado a vidas humanas mas antes o simples facto de que este valor não existe. Dito de outra forma, uma vida é valiosa não porque vale muito dinheiro mas antes porque não pode ser medida em dinheiro.

---

1 <http://www.motherjones.com/politics/1977/09/pinto-madness?page=1> [2]

## **Sumário da Home:**

Quem comprou um Chevrolet Cobalt pode ter passado por uma experiência assustadora, senão mortal. Um defeito na ignição faz com que o carro se possa desligar em pleno andamento, desligando o sistema elétrico e tudo o que depende dele, incluindo o airbag.

### **Lead:**

Quem comprou um Chevrolet Cobalt pode ter passado por uma experiência assustadora, senão mortal. Um defeito na ignição faz com que o carro se possa desligar em pleno andamento, desligando o sistema elétrico e tudo o que depende dele, incluindo o airbag.

### **Sobre o/a autor(a):**

◦ Biblioteca

- [Agenda](#)
- [Jornal Esquerda](#)
- [Blogosfera](#)
- [Comunidade](#)
- [Revista Vírus](#)
- [Wikifugas](#)
- [Ficha Técnica](#)

---

**URL de origem:** <http://www.esquerda.net/opinioao/quando-nossas-vidas-valem-menos-que-os-lucros-deles/32869>

**Ligações:**

[1] <http://www.esquerda.net/autor/ricardo-coelho>

[2] <http://www.motherjones.com/politics/1977/09/pinto-madness?page=1>