

A Toxicologia e o fim da GM

Poderá haver alguma correlação?

Começemos pela gigante General Motors. O cineasta e escritor Michael Moore, em artigo de lucidez lancinante – *Adeus, General Motors*, defende que o povo americano, agora detentor de 60% da mega-empresa, deve desejar que o estilo estratégico da mesma mude e ela deixe de fabricar carros voltados ao alto consumo de combustível fóssil, a gasolina, farta e barata em tempos passados, e passe a se concentrar, como num esforço de guerra, o mesmo que a companhia empreendeu nos anos 1940, em soluções inteligentes de transporte de pessoas, como trens balas e outras fórmulas de locomoção digna para massas. Escreve Moore:

“É com triste ironia que a empresa que inventou a "obsolescência programada" – a decisão de construir carros que se destroem em poucos anos, assim o consumidor tem que comprar outro – tenha se tornado ela mesma obsoleta.

Ela se recusou a construir os carros que o público queria, com baixo consumo de combustível, confortáveis e seguros. Ah, e que não caíssem aos pedaços depois de dois anos. A GM lutou aguerridamente contra todas as formas de regulação ambiental e de segurança. Seus executivos arrogantemente ignoraram os "inferiores" carros japoneses e alemães, carros que poderiam se tornar um padrão para os compradores de automóveis. A GM ainda lutou contra o trabalho sindicalizado, demitindo milhares de empregados apenas para "melhorar" sua produtividade a curto prazo.”

Quem diria? Quem poderia pensar, nas décadas dos anos 1920 a 1950, que um dia a toda poderosa GM daria no que deu? Nos tempos do grande Charles Erwin Wilson, conhecido como o “Engine Charlie” ou “Motor Charlie”, o super presidente da organização, que personificou o papel, ao lado de outros da época, de empresário estadista, chegando a ser convocado por ninguém menos do que Eisenhower a exercer o cargo quase imperial de Secretário da Defesa, em 1953, seria louco incurável o que aventasse tal hipótese para o futuro próximo do conglomerado. Na ocasião aludida Engine Charlie chegou a declarar, na sessão de homologação do Senado: “Não consigo imaginar tais situações” (referia-se a uma pergunta que lhe fora feita a respeito de possíveis conflitos entre os interesses dos Estados Unidos e os da GM) “pois, durante anos, sempre achei que o que era bom para os Estados Unidos também era bom para a General Motors e vice-versa. Não existia diferença. Nossa empresa é grande demais. Ela progride com o bem-estar do país.” Essa percepção para as

enormes empresas americanas foi bem frisada no livro de sucesso, também de 1953, de David Lilienthal, um dos envolvidos na concepção do *New Deal*, chamado *Big Business: A New Era*, que, de certa maneira, coroou um processo iniciado em 1909, por Herbert Croly, jornalista e filósofo, que escreveu em *The Promise of American Life* que as grandes empresas norte-americanas em vez de serem desmembradas, deveriam ser reguladas tendo em vista o interesse público. O professor de Políticas Públicas na Goldman School of Public Policy (Universidade da Califórnia, Berkeley) Robert Reich passa em análise todo esse intrincado processo em seu imperdível livro “Supercapitalismo – como o capitalismo tem transformado os negócios, a democracia e o cotidiano”.*

De fato, a GM e suas ‘irmãs’ estiveram por décadas acostumadas a uma combinação de fatores que lhes foi muito favorável: abundância de combustível a preço ridiculamente barato até a primeira crise do petróleo, prosperidade incessante da classe média americana, nenhum compromisso com a causa ambiental por parte da sociedade, estímulo potente ao consumo, domínio massacrante de suas tecnologias até então, desconhecimento científico a respeito dos impactos ambientais decorrentes da queima gigantesca de combustíveis fósseis, etc. A partir dos anos 1980, um a um esses fatores se modificaram marcantemente. A GM deixou de atender seus clientes, que queriam ser transportados... E deixou de atender os potenciais clientes dos anos mais recentes, que em contraste com aquele cliente cativo e típico dos anos 1920 a 1960, querem também seus carros, porém econômicos no consumo, pequenos para as grandes cidades congestionadas, não poluentes, ou seja, ecologicamente corretos tanto quanto possível. Parece que as montadoras japonesas e coreanas estavam mais atentas a essa mudança mundial do padrão de consumo.

E aí está o ponto: em que pese ainda se questionar se é válido ou ético, no todo, o padrão de consumo que hoje mantemos, é inegável também que está havendo uma alteração nos hábitos do consumo e do consumidor, ainda que incipiente se perto do que é necessário. Trata-se, sem dúvida, do surgimento de um consumidor mais consciente que, seja por motivos ideológicos seja por prosaica motivação econômica, preferem produtos mais adequados a seus bolsos, crenças e tempos.

Voltando a Moore, advoga o autor:

“Vinte anos atrás eu fiz o filme "Roger & Eu", onde tentava alertar as pessoas sobre o futuro da GM. Se as estruturas de poder e os comentaristas políticos tivessem ouvido, talvez boa parte do que está acontecendo agora pudesse ter sido evitada.”

Baseado nesse histórico, solicito que a seguinte idéia seja considerada:

Assim como o Presidente Roosevelt fez depois do ataque a Pearl Harbor, o Presidente Obama deve dizer à nação que estamos em guerra e que devemos imediatamente converter nossas fábricas de carros em indústrias de transporte coletivo e veículos que usem energia alternativa. Em 1942, depois de alguns meses a GM interrompeu sua produção de automóveis e adaptou suas linhas de montagem para construir aviões, tanques e metralhadoras. Esta conversão não levou muito tempo. Todos apoiaram, e os nazistas foram derrotados. Estamos agora em um tipo diferente de guerra – uma guerra que nós travamos contra o ecossistema, conduzida pelos nossos líderes corporativos.

Esta guerra tem duas frentes. Uma está em Detroit. Os produtos das fábricas da GM, Ford e Chrysler constituem hoje verdadeiras armas de destruição em massa, responsáveis pelas mudanças climáticas e pelo derretimento da calota polar. As coisas que chamamos de "carros" podem ser divertidas de dirigir mas se assemelham a adagas espetadas no coração da Mãe Natureza. Continuar a construir essas "coisas" irá levar à ruína a nossa espécie e boa parte do planeta.”

Portanto, a seu ver, os carros tais como a GM ainda insistia em produzi-los, são ‘verdadeiras armas de destruição em massa’. Como se dá essa destruição, qual seu mecanismo? O mecanismo é químico, são reações entre as substâncias químicas emitidas pelo cano de escape e os constituintes naturais da atmosfera, desnaturando-os. Pode-se dizer que os gases emitidos na queima da gasolina são poluentes que geram um efeito nocivo no corpo atmosférico, resultando disso a intoxicação dos ares respiráveis que expõe a ecotoxicidade de tais agentes. A doença tóxica da atmosfera, antes berço da vida, traduzida por seu estado febril, incita toda sorte de mudanças climáticas, a partir do que são atingidos os seres vivos do planeta, inclusive os humanos. Ademais, recorde-se que além desse sinuoso caminho indireto de danos e malefícios, os gases tóxicos do escapamento, muitos deles também gases do efeito estufa, são diretamente tóxicos para todos os que dependem da respiração pulmonar para viver com qualidade. Monóxido de carbono, ao lado do primo dióxido que aquece o planeta, é um asfixiante químico de notável competência, tendo uma afinidade estonteante pela hemoglobina, privando nossos músculos do tão desejado oxigênio, exercendo um efeito cardiotoxico de fazer inveja.

A GM se foi porque não entendeu o novo mercado, os códigos dos novos consumidores; porque seus dirigente prepotentes, mesmo que disfarçassem, ainda habitavam a máxima

taylorista de Henry Ford, do escolham o que quiserem desde que seja o que ofereço. E esse novo consumidor, embora no paradigma do consumir, é mais esclarecido e sabe o que é impacto ambiental, sabe o que é um agente tóxico insidioso, capaz de matar cronicamente, sabe o que é trabalho infantil e trabalho escravo, e não quer pactuar desses descaminhos. A partida da GM não deve ser vista com tristeza saudosista ou medo, mas sim saudada, no mesmo estilo do que faz Moore, porque sinaliza a chegada de mais um novo tempo – e que o governo americano de fato entenda assim, que não ponha tantos milhões de bons dólares para perpetuar o que já acabou, antes porém para iniciar o novo, uma produção voltada para a inteligência ecológica, uma forma de ecosofia industrial. Foi o mercado formado por novos consumidores, mais conscientes e exigentes, inclusive quanto à sua equação gasto-benefício, consumidores desejosos sim de terem suas vantagens, mas sabedores de que é possível auferir o benefício sem contaminar o ambiente, sem intoxicar a natureza, que, de certa forma, fizeram a GM ruir. Portanto, é inegável que por trás desse estrondo há um pouco da doce música toxicológica, que está sempre a nos alertar de qual o caminho certo e justo a trilhar.

A Revinter, o órgão oficial do Portal da Intertox, atenta como sempre a tal realidade, insiste em prosseguir dando sua contribuição, insiste em marcar alguma presença, e por meio dos artigos que publica, ou na teoria geral da segurança química, como FISPQs, REACH, RETP, ou nas questões dos impactos ambientais decorrentes da contaminação química, ou na gênese do conhecimento toxicológico, ou na gestão do risco toxicológico, etc., está, de fato, a alertar empresários a fim de que não se deixem descuidar da cultura e dos fatos toxicológicos para que, de repente não mais do que de repente, suas empresas não venham a padecer da *síndrome GM*.

E, como bem mostram as surpreendentes estatísticas que a Revinter vem obtendo, o primeiro volume atingiu até a presente data mais de 11.700 downloads de artigos e o segundo volume 6.500 downloads, tudo faz crer que a Toxicologia Social veio para valer!

Fausto Azevedo

Conselho Editorial Científico RevInter

*Editora Elsevier, Rio de Janeiro, 2008.