

MINHA VIDA EM TRÂNSITO



ENGENHEIRO RICARDO TEIXEIRA



OSÉ ANTONIO TEIXEIRA



“Ricardo Teixeira surpreende um pouco mais com esse livro. Pois além do técnico e do político, existe o cronista. Nesta obra, sua experiência aparece humanizada.”

Walter Feldman



“Este livro nos possibilita conhecer o Ricardo Teixeira cronista, que de maneira séria e agradável, além de divertida, nos conta sua *Vida em Trânsito*.”

Fernando Carrazedo

MINHA VIDA EM TRÂNSITO

11-48-27

Copyright ©2002 Ricardo Teixeira

Organização e Edição
Escrita & Ofício - Produção Editorial e Pesquisa (11-4423-2832)

Coordenação e edição de textos
Luiz Henrique Gurgel

Ilustrações, projeto gráfico e capa
Alex Nascimento

Preparação de textos
Marcia Blasques e Virgínia Arêas Peixoto

Revisão
Mário Gurgel Filho

Produção
Ricardo Pires Bastos

Assistentes
Ana Miadaira, Shirley N. P. Araújo

Impressão
Takano Editora Gráfica Ltda.

Para Cristina, companheira das
melhores horas contadas aqui;
para Ana Carolina, Aline e Pablo
extensões da minha vida,
agora mais esticada pela Talita;
para dona Marlene e seu Antônio,
que me concretizaram; para Rita e
Renato, ramos da mesma cepa e
companheiros de uma das melhores
fases da vida da gente, a infância.

R.T.

SUMÁRIO

Prefácio

O POLÍTICO, O TÉCNICO E O CRONISTA <i>por Walter Feldman</i>	8
--	---

Apresentação

UMA COMPETENTE VIDA EM TRÂNSITO <i>por Fernando de Jesus Carrazedo</i>	10
--	----

Nota do Autor

COMO MINHA VIDA NASCEU EM TRÂNSITO	12
OPERAÇÃO KIBAMBA	15
MINHA VIDA DE MENINO	19
PERNAS PRA QUE TE QUERO!	25
PASSARINHOS, VENTURAS E AVENTURAS	31
HOMÔNIMO DO MUAMBA KING	37
NOVELA FAMILIAR	41
LONGAS DISTÂNCIAS, GRANDES PROXIMIDADES	47
CRISTINA	51
JAPONÊS ÀS AVESSAS.....	57
O DIA EM QUE PAREI SÃO PAULO	61
OS 36 MESES	65
SETE VIDAS, COMO OS GATOS	71
OPERAÇÃO LATA DE SARDINHAS	77
UM JEITINHO AQUI, OUTRO ACOLÁ.....	81
OLHA O RICARDÃO!	87
HERÓIS DA CET	93
VOU DE TÁXI	99
MINHA RODA-VIVA E AS PIZZAS	105
REVOLUÇÕES NA DERSA E NO DER	111
HUMANIZANDO RUAS, AVENIDAS E ESTRADAS	117

O POLÍTICO, O TÉCNICO E O CRONISTA

WALTER FELDMAN

O estadista e pensador italiano Norberto Bobbio avalia que um dos grandes desafios que a democracia terá de enfrentar para garantir o seu futuro será uma correta definição dos espaços e competências entre a democracia e tecnocracia. “Tecnocracia e Democracia são antitéticas” – diz ele em *O Futuro da Democracia* – “se o protagonista da sociedade industrial é o especialista, impossível que seja o cidadão comum.”

“A democracia”, continua Bobbio, “sustenta-se sobre a hipótese de todos poderem decidir a respeito de tudo. A tecnocracia, ao contrário, pretende que sejam chamados a decidir apenas aqueles poucos que detêm conhecimentos específicos.” Apesar de um certo exagero falacioso na polêmica entre “político” e “técnico”, que tantas vezes é invocada, há certamente algumas necessidades de definir com mais clareza estes dois papéis de forma equilibrada, para que, de um lado, a soberania popular não seja cassada e, de outro, não ocorra algum desastre por se desrespeitar os aspectos técnicos. Esta é, contudo, uma equação de equilíbrio que ainda está para ser desenhada.

De todos os temas relativos ao planejamento urbano talvez nenhum requeira com mais urgência e mais intensidade este ponto de equilíbrio que o trânsito, no qual os aspectos políticos e técnicos se confundem, se mesclam e se digladiam. Ao lado da crescente complexidade técnica necessária para apresen-

tar soluções viáveis, o trânsito lida com uma multiplicidade de agentes políticos e sociais – motoristas, pedestres, agentes de trânsito, técnicos, proprietários, enfim praticamente toda a sociedade é diretamente afetada – para os quais não basta que seja outorgada por decreto uma solução técnica, mas que precisam ser convencidos politicamente destas soluções e devem ser agentes não só passivos, mas ativos, da busca destas alternativas. Certamente poucas pessoas compreenderam toda a complexidade desta intrincada equação que vai do discurso técnico à engenharia política como Ricardo Teixeira, presidente do IHTT (Instituto de Humanização do Trânsito e Transporte). Ao longo da sua carreira, como o leitor deste livro perceberá, a todo momento existe esta preocupação em estabelecer este equacionamento adequado do técnico e do político. Não se propõe a soluções mágicas impostas a partir da prancheta à sociedade – porque sabe que elas não funcionariam – mas tampouco cede ao caos da multidão de demandas, muitas vezes divergentes e excludentes, deixando de lado o crivo técnico. A vivência de Ricardo Teixeira não permite que ele veja os atores sociais como mentes vazias às quais se pode impor qualquer plano traçado por algum tecnocrata, mas também não o faz ceder a propostas demagógicas que atendem desejos imediatos mas inviabilizam o futuro pela carência de viabilidade técnica.

Mas Ricardo Teixeira surpreende um pouco mais com esse livro. Pois, além do técnico e do político, existe o cronista. Nesta obra, sua experiência profissional aparece humanizada. E esta característica confirma nele a busca do equilíbrio a que me referi anteriormente. Sutilmente, ele mescla em suas histórias a construção de um profundo conhecimento técnico, aliado com posturas éticas de quem sabe viver e agir numa sociedade democrática e, o mais curioso, a verve de um bom narrador. São crônicas que podem ser lidas por técnicos, políticos e pelo cidadão comum.

E é a conjunção destes fatores que fazem de *Minha Vida em Trânsito* um livro útil para quem tem interesse específico na questão. E, muito além disso, o tornam divertido e humano.

WALTER FELDMAN É MÉDICO, DEPUTADO ESTADUAL E PRESIDENTE DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO.

UMA COMPETENTE VIDA EM TRÂNSITO

FERNANDO DE JESUS CARRAZEDO

Há quase vinte anos, Ricardo Teixeira e eu somos amigos e é grande a satisfação de manter essa amizade, e ainda tê-lo como companheiro, nessa área de transporte e trânsito, tão imprescindível para a sociedade e para a economia da cidade e do Estado de São Paulo.

Foi com alegria que recebi a notícia de que Ricardo estava escrevendo um livro, relatando suas experiências pessoais e profissionais; senti-me também honrado com o convite para que eu fizesse sua apresentação neste livro, que nos possibilita conhecer o Ricardo Teixeira cronista, que de maneira séria e agradável, além de divertida, nos conta sua “Vida em Trânsito”.

Nos conhecemos em 1983, na CET – Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, na época em que Mário Covas era prefeito da cidade. As afinidades entre nós logo ficaram visíveis: estudamos engenharia na FEI, em São Bernardo do Campo e apesar de envolvidos em setores diferentes da CET, tínhamos o mesmo compromisso com projetos que visavam à melhoria da qualidade do trânsito e do transporte na nossa cidade de São Paulo.

Interessante lembrar que não estivemos trabalhando juntos nos mesmos projetos; todavia, trocávamos informações, participávamos muitas vezes dos mesmos congressos e seminários, o que veio a ampliar e fortalecer nossa ligação. Nossos caminhos se cruzariam muitas vezes ainda, no esforço por uma

melhoria real do transporte público e do trânsito desta cidade e na modernização das rodovias do Estado de São Paulo.

Em 1987, eu exercia a função de Diretor de Operações do Metrô, em São Paulo, enquanto Ricardo era Gerente da EMTU. Poucos anos depois, estava de novo o Ricardo como Gerente na CET e eu, na Presidência da DERSA. Hoje, Ricardo Teixeira é Diretor de Operações da DERSA e do DER e eu, de volta ao Metrô, como Diretor Administrativo.

Ricardo Teixeira, aliando capacidade e experiência técnicas a uma competência criativa, assumiu a Diretoria de Operações da DERSA e, posteriormente do DER, em 1998 e, como era de esperar, provocou uma mudança radical nos conceitos operacionais das estradas paulistas e, com isso, uma queda substancial do número de acidentes nas rodovias estaduais. A exemplo do que fez nas marginais do Tietê e Pinheiros, diminuindo acidentes com os famosos e originais bonecos *Ricardões*, idéia que foi aproveitada na Europa. Sua participação se estendeu ao Rodoanel, onde sua experiência técnica na área de engenharia de tráfego e sinalização, associada à sua habilidade de liderança em trabalhos de equipe, auxiliando a viabilizar esta importante obra dos governos Mário Covas e Geraldo Alckmin.

Aceitei, com satisfação, esta missão de redigir um dos textos de apresentação de seu primeiro livro.

Que venham outros!

FERNANDO DE JESUS CARRAZEDO É ENGENHEIRO MECÂNICO E DIRETOR DE ADMINISTRAÇÃO DO METRÔ DE SÃO PAULO.

COMO MINHA VIDA NASCEU EM TRÂNSITO

Quem gosta do que faz costuma compartilhar suas experiências – boas ou ruins. Costuma ter histórias para contar porque nunca está parado. Quer saber mais, conhecer melhor, criar e recriar.

Este pequeno livro reúne um pouco de minhas histórias, um pouco de minhas andanças – e aqui “andanças” emprego no sentido figurado e literal da palavra. Tem um pouco do que eu penso e de como vejo e sonho o mundo.

Algum tempo atrás vi uma afirmação do grande escritor português José Saramago que dizia: “Somos todos escritores, só que alguns escrevem e outros não”. Isso fez sentido para mim. Deu coragem para por minhas histórias no papel. Na verdade sou um engenheiro que adora prostrar, contar histórias e “causos”.

E não é de hoje que vivo me deslocando. Percebi que na minha vida toda me desloquei sem que me importasse muito, ou levasse em conta as distâncias. Fazia tudo por prazer ou necessidade.

Ir visitar namorada que morava a 30 km da minha casa, diariamente. Atravessar a cidade para jogar bola. Passear um dia inteiro pela mata e só voltar à noite para casa.

Quando dei por mim era um jovem engenheiro que olhava para a rua da Consolação às sete da noite e pulava de alegria quando conseguia fazer transitar 120 carros por minuto. Era natural minha opção profissional. Como que, tornar-me especialista em trânsito e transporte, já estivesse escrito no meu código genético. Então juntei dois prazeres: meu trabalho com a vontade de contar histórias.

Assim minha vida nasceu em trânsito, ou assim nasceu *Minha Vida em Trânsito*.

RICARDO TEIXEIRA



OPERAÇÃO KIBAMBA

Nos idos de 1965 organizar dezenas de DKWs, Fuscas, Gordinis, Sincas e Esplanadas na entrada de um estádio de futebol, em dia de jogo, não era tarefa para qualquer um. Mas 4 garotos, que mal passavam dos 7 anos, davam conta. Para quem nem chegou aos 30, Sinca, Gordini, DKW e Esplanada eram os automóveis mais cobiçados do Brasil na década de 1960. Sonhos de consumo da emergente classe média da época.

É engraçado lembrar deles. O DKW tinha o ronco mais estranho: *póóóó - pópópópópó*. Eram estampidos, sons arredondados. Ele e o *Zé do Caixão*, carro de quatro portas da Volkswagen, motor de fusca, apelidado assim por causa da cor preta, eram os preferidos dos taxistas. Havia também o Gordini, pequenino e com quatro portas. Produzia um ruído estridente, parecendo um liquidificador. Sinca era a *caranga* dos jovens. O som do motor indicava potência, além de ser o carro que o Vigilante Rodoviário, nosso herói da tv, usava em suas aventuras pelas estradas. Tinha o Esplanada, carro de autoridade, elegante, silencioso. E havia o Fusca, que não mudou quase nada. E pensar que mal passei dos quarenta e já me refiro a automóveis do século passado...

Mas todo domingo à tarde a gente estava lá. Rua Princesa Isabel, defronte ao estádio Urbano Caldeira, Vila Belmiro, Santos. A vila mais famosa do mundo, como diziam os locutores esportivos. Logo depois do almoço, pelas 13 horas, já nos encontrávamos a postos, esperando os carros com torcedores. Eles iam chegando. Primeiro a gente oferecia as vagas em frente de casa. Depois ia encaixando: – “Mais prá cá um pouquinho, tio. Aí. Agora só dar uma rézinha. Tá bom. Deu, deu!” Dava gosto ver aqueles carros ali, estacionados junto ao meio-fio. Aos nossos olhos – meus e da turma, Toninho, Chiquinho e Marcelo –, por mais que a gente caprichasse na arrumação, ficávamos pensando em como podiam estar melhor organizados e vigiados. Naquele tempo não havia tanto roubo de carro. Ficávamos mais de olho nos cobiçados *brucutus*, uma bolinha que ficava na base do pára-brisa, de onde saíam esguichos d’água para limpar o vidro. Era moda roubar aquela peça para fazer anel, os famosos *anéis de brucutu*.

Foi a minha primeira experiência de orientação de trânsito, que só não ocorria quando o jogo era importante. Aí a gente ficava no lado de dentro do estádio, torcendo pelo Santos, claro. Mas o esquema era certo, profissional, era a Operação Kibamba. Pagamento só depois do jogo. O sujeito saía do estádio, conferia o carro, dava um *ok* e pagava. Ficava melhor quando o Santos ganhava, Pelé dando *show*, o que era bem comum naquela época. O freguês vinha contente, deixava caixinha graúda. Depois era correr até o bar da esquina, o Luís 15, e acabar com o estoque de Kibamba do seu Manoel, trasmontano de bigodes longos, torcedor fanático da Portuguesa Santista, bem ali, defronte ao estádio do Santos. Era a maneira mais gostosa de comprar Kibamba. Eu não disse, mas já deu para perceber, que o Kibamba era o chocolate do momento. Alegria da garotada. Macio, recheado com *marshmallow*, pouco mai-

or que um bombom. O perigo era se a f3ria fosse boa. A gente exagerava, se empanturrava e dava dor de barriga.

Mas a Opera33o Kibamba rendia mais. Com o dinheiro dava para trocar de bola a cada tr3s ou quatro meses, tempo m3dio de vida das bolas de capot3o compradas no armarinho do *seu* Jonas, na rua Carvalho de Mendon3a. Ou elas rasgavam no asfalto, ou quebravam alguma janela. E a3, ningu3m fazia quest3o de pedir de volta. O time da rua tamb3m tinha uniforme, camisa branca com um *PI* mai3sculo no peito. Em jogo “contra”, geralmente marcado na praia no fim de semana, a gente aparecia de camisa engomada, vinda da lavadeira. E jogar na praia era especial. Da Vila Belmiro at3 l3, lev3vamos 20 a 30 minutos a p3, carregando traves e tudo. E a3 era jogo quente. Orgulhosos em nossas camisas, defend3amos a rua. Part3amos com entusiasmo e volt3vamos euf3ricos ou *p3s* da vida. Natural que dependesse do resultado, se t3nhamos dado *show* ou vexame.

A Princesa Isabel era nosso peda3o, guardado 3 sombra do est3dio. Lugar em que arrum3vamos dinheiro, divers3o e aprendizado. Quase toda tarde, depois da escola, organiz3vamos um “vira quatro, acaba oito”. O gol tinha seis passos entre uma trave e outra, digo, entre uma pedra e outra, ou entre um montinho de pe3as de roupa e outro. Bola na cal3ada era lateral. Grande 3rea, marca do p3nalti e meio de campo eram riscados com tijolo. 3amos driblando advers3rios e autom3veis. De vez em quando acontecia de um retrovisor resvalar em algu3m. Nada s3rio. Dava ginga e molejo pro time. Era nosso treino para os *contras* na praia. A rua era nossa. N3o tinha programa de televis3o, videogame ou qualquer outra coisa que concorresse com nossa pelada de rua. Opera3o Kibamba. Acho que foi assim que eu comecei a me amarrar em tr3nsito.



MINHA VIDA DE MENINO

Uma das coisas que mais me impressiona é a rapidez da transformação do meio urbano. E como esse processo vem se acelerando nos últimos anos. A gente fala da velocidade das comunicações, dos transportes, da transmissão de informações e dados, e acaba não percebendo como a cidade muda e ganha novos contornos em espaços de tempo cada vez mais curtos. E não falo só de São Paulo, mas também de Santos, minha cidade natal, e de outras cidades brasileiras. Mudanças drásticas, que se refletem imediatamente na maneira de viver das pessoas, aumentam seus medos e inseguranças e alteram até mesmo as brincadeiras infantis mais tradicionais.

Quando ando pela cidade, olho os prédios que pululam de maneira espantosa, alterando os contornos do nosso horizonte, reduzindo o alcance de nossa visão. E sinto um certo desconforto em pensar nos milhares de crianças que nascem e crescem nessas habitações verticalizadas, nessas pilhas de concreto e tijolos, disfarçadas por belos projetos paisagísticos, *playgrounds* coloridos e equipados “centros de convivência”. Lembro-me dos anos de minha infância e de como a rua era uma continuação do quintal das casas. A rua era mais do que centro de convivência, era cenário

no qual criávamos – citando o poeta Vinicius de Moraes – “a arte do encontro, embora haja tantos desencontros pela vida”. Além, é claro, de palco de incontáveis aventuras infantis.

Uma dessas aventuras inesquecíveis aconteceu num espaço de menos de meio metro quadrado. Dois moleques agachados, lado a lado ou um de frente para o outro, olhando atentamente para alguma coisa no chão. Na pequena arena desenhada com giz no asfalto, bolinhas de vidro coloridas, que, sob o comando de dedos ágeis, fazem as mais fantásticas manobras, trazendo glória absoluta para alguns e desgraça para outros. Falo, nada mais, nada menos, das inumeráveis disputas de bolinha de gude. Cuidávamos de nossas bolinhas de gude como de um verdadeiro e precioso arsenal. Sabíamos de cor quais eram as melhores, quais obedeciam melhor aos comandos, quais deviam ser usadas nas mais diversas ocasiões. E conquistar as bolinhas de gude do adversário tinha o mesmo sabor de um espólio de guerra. A sensação de vitória, no entanto, era inversamente proporcional à amargura de uma eventual derrota.

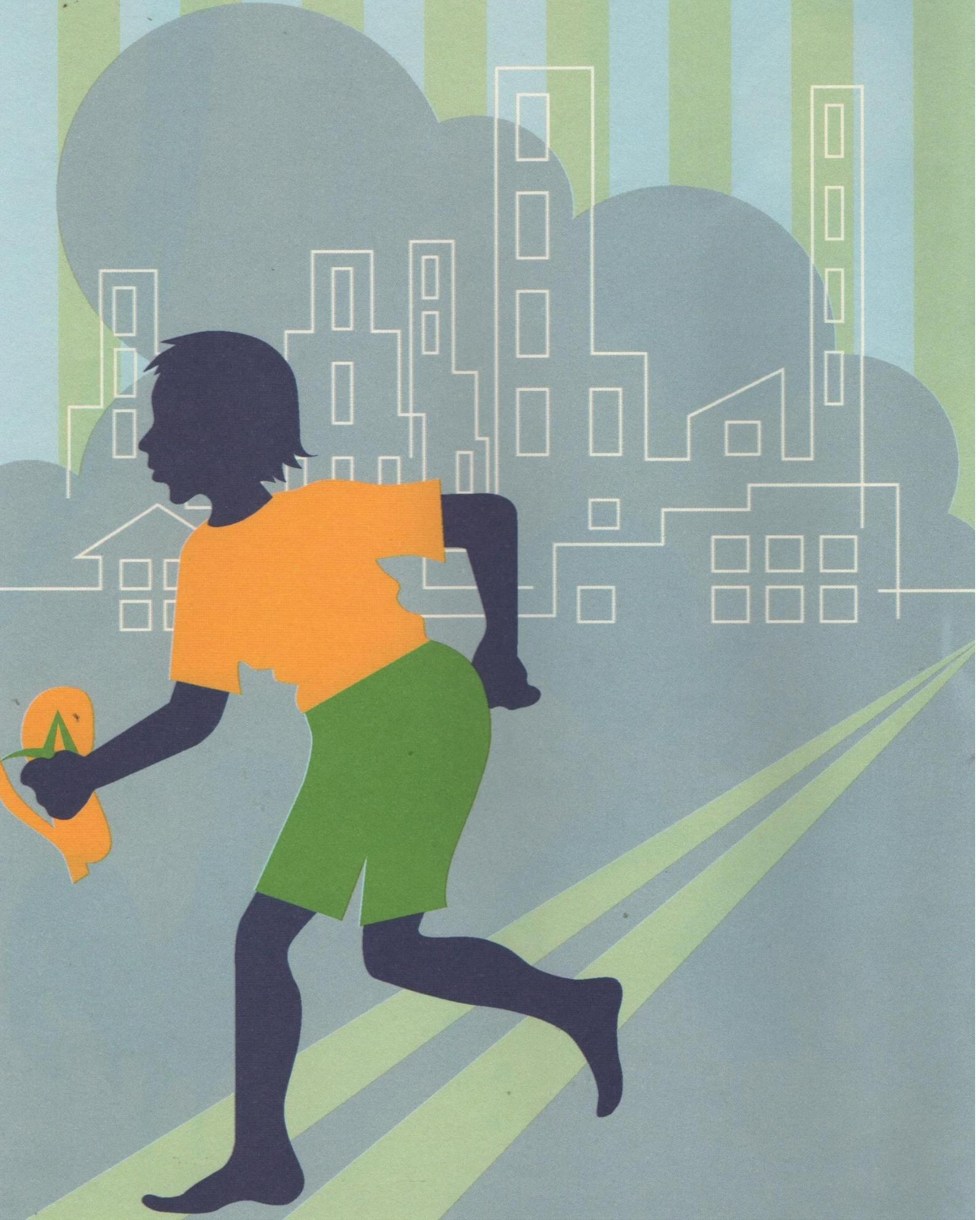
Eu era bem habilidoso com aqueles pedacinhos de vidro. Gostava de vê-los contra o sol, a luz entrando branca de um lado e saindo colorida de outro. Nos dias de maior inspiração conseguia dobrar minha coleção, conquistando bolinhas de vários amigos. Em outros dias, porém, sentia como se fosse melhor não ter saído da cama. E pensava, desiludido, no trabalho que teria para repor os exemplares perdidos após jogadas mal-sucedidas. Mas, de maneira geral, havia um equilíbrio entre a molecada da rua. Num dia se ganhava, noutro se perdia.

Tudo mudou quando um menino novo se mudou para a vizinhança. Por incrível que pareça, não me lembro do nome dele. Mas sua figura jamais sairá da minha memória. Franzino, baixinho, calado. Cabelo pre-

to, escorrido, caído na testa. Quase sempre cobrindo as sobrancelhas. Usava bermudas largas e camisetas compridas, como se fosse muito pequeno para caber nas roupas que tinha. Olhávamos para ele com uma certa desconfiança, sem saber se devíamos ou não aceitar sua presença no grupo. Um dia, enquanto dois meninos disputavam uma terrível partida, ele chegou de mansinho, quase sem ser notado pela galera que se amontoava para ver o jogo. Quando a disputa terminou, ele não esperou que os gritos de triunfo da torcida campeã se calassem para desafiar o vencedor. Tirou algumas míseras bolinhas do bolso, se ajoelhou na calçada e esperou que seu convite fosse aceito. Todos nós olhamos para o menino com uma certa piedade pela sua petulância que, certamente, seria destruída em poucos minutos pelo nosso craque.

O jogo começou. As bolinhas de gude mal tinham se movido por poucos minutos e já estávamos hipnotizados. Parecia que os dedos do menino controlavam as bolinhas à distância. Como se na ponta de cada dedo houvesse um transmissor de sinais, um controle remoto que guiava cada bolinha de vidro até o destino desejado. Era o que eu chamava de sensibilidade à flor da pele. As poucas bolinhas que estavam no bolso do menino foram se multiplicando como que por mágica, enquanto o estoque do nosso craque era desfalcado sem dó. Outros meninos, indignados com a situação, se meteram na disputa e foram sendo eliminados um a um. O bolso do menino estufava a olhos vistos; em pouco tempo teve que guardar no outro bolso da bermuda as bolinhas conquistadas. Nossa desconfiança se transformou em admiração. Nosso espírito corporativo, que nos unia contra a presença de um estranho, foi desbaratado pela habilidade e pela pontaria dos dedos daquele garoto. Agora ele era um de nós. Ficamos amigos. Mas isso nunca impediu que ele nos “rapelasse” em todas as partidas que se seguiram.

Essa coisa de espírito corporativo era muito forte entre a molecada, nos bairros. Era comum um bairro se unir contra outro ou um grupo de meninos de uma rua arrumar encrenca com os moleques de outro canto. Certa vez, lá pelos meus 11 ou 12 anos, ainda em Santos, estava na praia empinando pipa com meus amigos. Próximos dali estavam uns meninos mais velhos, também moradores do meu bairro. Enquanto nos divertíamos com as pipas, eles passavam o tempo jogando vôlei. Lá pelas tantas, chegou um grupo de moleques de um bairro vizinho e rival. Além de estarem em maior número, eles eram mais velhos e maiores. Vinham falando alto, rindo e cortando todas as nossas pipas. Sem poder reagir à altura contra tamanha afronta, não pensamos duas vezes; corremos até a quadra de vôlei e pedimos a ajuda de nossos colegas de bairro. Mais do que depressa, eles pararam o jogo, foram até onde estávamos e encararam os caras do bairro vizinho: “Ou vocês consertam as pipas ou vão levar porrada”. Meia hora depois, recebi minha pipa de volta. Apesar de remendada e com menos aerodinâmica, ela se transformou num troféu. Um troféu que representava a vitória da nossa turma contra a deles.



PERNAS PRA QUE TE QUERO!

Se tem uma coisa que fiz bem nos últimos trinta anos foi andar pela cidade de São Paulo. Acho que qualquer pessoa, ao se deparar com ela pela primeira vez, fica intrigada, imaginando segredos e incontáveis caminhos. Como Caetano Veloso cantou em *Sampa*, eu também, quando cheguei por aqui, nada entendi. Era o ano de 1972, eu tinha entre 13 e 14 anos, vinha de outro sonho feliz de cidade, Santos, minha terra natal, que, para mim, já era enorme. Havia passado por São Paulo poucas vezes. Foram encontros curtos e pontuais, acompanhando meu pai em visitas a clientes. Nem por isso ela deixava de me impressionar. Mas sempre queria voltar logo a Santos para os jogos de futebol e fliperama com a minha turma.

Daquela vez foi diferente. Chegava com minha família para viver aqui. No dia da mudança, entrei na cidade com outros olhos e ouvidos. Meu pai arranhou um apartamento em Pinheiros. Ele não queria sair de Santos, mas sua saúde se ressentia das idas e vindas diárias. Não me esqueço das primeiras noites no apartamento ainda desarrumado. Meus sentidos aguçados pela novidade não me deixavam dormir direito. Cheiros,

sons, tudo era diferente. O barulho da rua, as vozes e os sotaques se misturavam às minhas expectativas e sonhos. Com as mãos sob o travesseiro, enlaçando a nuca, ouvia o ressonar do meu irmão caçula e acompanhava, no teto do quarto, os reflexos dos carros que passavam pela rua. Pensava em como seriam as coisas. Sentia vontade de rodar a cidade, desvendar o gigante, apesar dos interditos de minha mãe: “Não vou querer você perambulando por aí, Ricardo. São Paulo é muito perigosa.”

Entre assustado e desafiado fui avançando aos poucos. Em Santos fazia tudo a pé. Aqui não iria ser diferente e avancei por estágios. Comecei pelos quarteirões próximos de casa. Comprar pão na padaria da esquina, depois idas ao açougue e ao mercado, esquinas adiante. Fui tomando noção das distâncias. Observava detalhes das ruas, das calçadas, das fachadas das casas e dos prédios. Observava as pessoas que circulavam pelo bairro. Procurava os horizontes daquele mundo novo que parecia não ter fim. Justo eu, que estava acostumado com os limites do mar, de um lado, e da serra, do outro.

Foi assim que aceitei, certa vez, ir jogar futebol na casa de um colega de escola, no Morumbi. Mal conhecia os contornos de Pinheiros. Fui contente, atento ao trajeto do ônibus, que cruzava o rio Pinheiros, passava em frente ao Jockey Clube, à Capela do Morumbi e ia embora. Depois, resolvi voltar a pé para casa e explorar melhor a região. Foram duas horas de caminhada, coisa de louco. Em Santos, eu teria atravessado o município. Aos poucos percebia a dimensão de São Paulo. Pelo menos daquele pedaço da cidade. Eu, um rueiro autêntico. Para mim, desde os tempos de Vila Belmiro, rua era lugar de jogar futebol, bola de gude, andar de carrinho de rolimã, além de andar, andar e andar para fazer tudo o que queríamos, onde quer que fosse. Foi assim que vaguei por ruas, desvendando Pinheiros, Vila Madalena, Jardins, Butantã, Morumbi. Garotão de praia,

tinha visual diferente, pele queimada e cabelos compridos até os ombros, dourados pela parafina. Sempre de bermuda, chinelo ou sandália, fizesse frio ou calor. Era de chamar atenção por aqueles bairros. As pessoas eram mais certinhas; eu, mais atrapalhado. Enquanto meus amigos usavam tênis, eu, acostumado à praia, jogava futebol descalço na quadra da escola e nos campos de terra batida, às margens do rio Pinheiros, onde hoje está o Shopping Eldorado. Isso me garantia um belo cascão nos pés, capaz de encarar qualquer espinho ou pedrinha no meio do caminho.

Devo admitir que “o Santista”, como alguns me chamavam, fazia sucesso entre as meninas da escola. Isso me valeu boas corridas pelas ruas de Pinheiros, fugindo de colegas ciumentos. Por isso também era importante conhecer bem as ruas e a geografia do bairro.

A primeira de que me lembro foi quando escapei de uns “colegas” de escola, na praça Benedito Calixto. Eu passeava com uma das minhas primeiras namoradas, a Andréia. Ela era bonita e cobiçada. A gente estava na praça indo para a casa dela, na rua Lisboa. Caminhávamos distraídos, de mãos dadas. De longe, vi que 6 ou 7 garotos da escola vinham em nossa direção. Não pareciam amistosos. Mal chegaram perto e ouvi: “Meu, vamos te dar um cacete para deixar de ser folgado”. A ameaça vinha de Marco Antônio, aluno do primeiro colegial, dois anos mais velho que eu. Surpreso, tentei argumentar, entender qual era o problema. Levei um tranco, enquanto ele dizia que não tinha gostado do “sarro” que eu tirei do time de futebol da classe dele. Dois dias antes o time da minha sala, a gloriosa 8ª “G”, tinha feito um humilhante 8 a 3, – com 2 gols meus – naquela equipe do colegial. Ficamos eufóricos, é claro. Mas ninguém tinha sido louco de tirar “o sarro” daquela turma maior e mais velha. Entre uma ameaça e outra, entendi que Marco lamentava outro jogo perdido. E o pior é que o troféu estava de mãos dadas comi-

go. Ele tentava disfarçar, mas seus olhos não se desviavam de Andréia. Não haveria conversa. Marco e seus comparsas iam querer mostrar serviço em cima de mim. Olhei para Andréia; ela deve ter lido em meu rosto: “Querida, não vou bancar o herói e apanhar aqui na praça. Tô disparando. Até mais tarde”. Num instante ela largou minha mão e eu me livreí dos chinelos. Pernas, pra que te quero! Foi grande a disparada. Pulei canteiros, ziguezagueei pelos carros parados num congestionamento na praça. Corria em direção à Teodoro Sampaio. Pés cascudos e anos de aprendizado jogando bola na rua e desviando de carros, contaram a meu favor. Quando o semáforo abriu para os carros, atravessei a Teodoro para pegar a Lisboa. Desviei com facilidade de um Corcel que avançava. Os carros passavam e eu desembestava, soltando faísca dos calcanhares. Marco e sua turma ficaram parados do outro lado da rua, a ver navios. Eu tinha Pinheiros na palma da mão e, mais que isso, na sola dos pés.



PASSARINHOS, VENTURAS E AVENTURAS

Desde pequeno, sempre gostei muito de bichos de estimação. Cachorro, gato e, principalmente, passarinhos. Sou doído por essas avezinhas, fico encantado com as cores, tamanhos, textura das penas e, é claro, com a beleza e variedade de cantos. Paixão herdada de seu Antônio Teixeira, meu pai. Ainda em Santos, costumava me reunir com a molecada para caçar passarinho. Calma, não sou sanguinário nem sádico. Nunca cacei para matar. Apenas capturava-os para criá-los em gaiolas. Naquela época, ainda não havia lei que proibisse a criação de espécies nativas em cativeiro. E eu sempre adorei curtir o canto dos pássaros em casa. É como se tivesse um pouquinho da natureza comigo. Um sentimento quase ancestral, de viver no mato, de estar no Éden. Mesmo hoje, ainda crio passarinhos importados – enquanto espero ansiosamente por uma autorização do Ibama para criar algumas espécies brasileiras num viveiro enorme que estou construindo num sítio que meu pai tem no interior de São Paulo.

Minha fascinação por passarinhos é tão grande que, não raras vezes, me meti em encrencas pelo simples prazer de correr atrás de um deles. Já criei até galo dentro de apartamento. Quando tinha entre 15

e 16 anos, fui acampar com o Pablo – um de meus melhores amigos na adolescência e irmão de uma namorada que tive em Santo André – na beira da Caverna do Diabo, na cidade de Eldorado. Levávamos mantimentos para dois ou três dias e várias fitas para gravar o canto dos pássaros. Acabamos ficando mais de uma semana, em condições meio precárias: quando a comida e o dinheiro acabaram, começamos a pegar rãs na beira do rio. Organizávamos nossas caçadas de madrugada e amanhecíamos limpando a carne de nossas presas. Nos sentíamos livres e aventureiros, homens de verdade, lutando pela sobrevivência na selva. Numa dessas caçadas fizemos amizade com um pessoal da cidade e ficamos sabendo que uma jaguatirica andava pelas redondezas. É claro que nunca tínhamos visto uma de perto e, com a empolgação pela vida selvagem e a certeza de que éramos indestrutíveis, resolvemos que, na manhã seguinte, partiríamos em busca do gatão selvagem. Um de nossos novos amigos se ofereceu como guia.

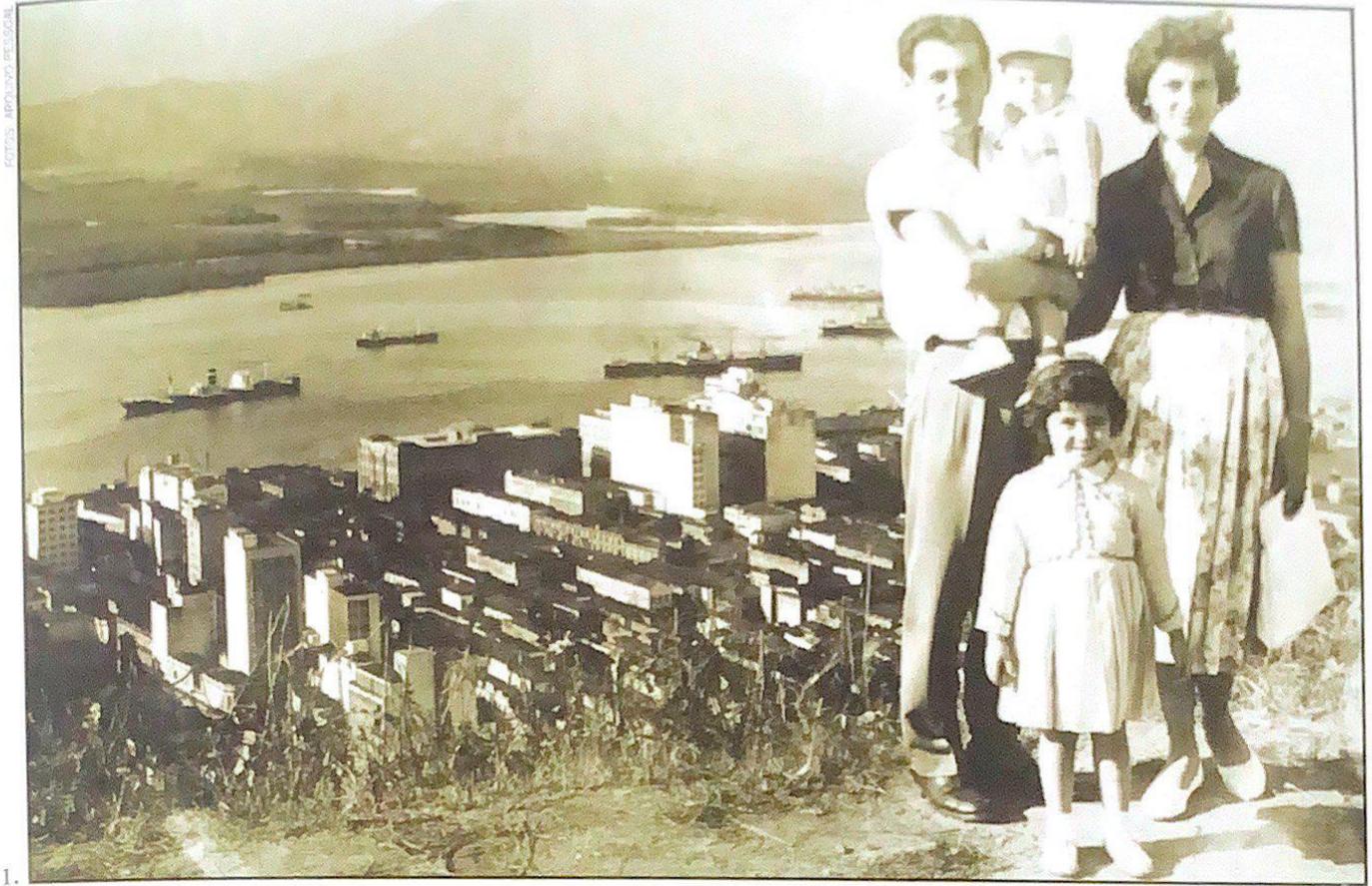
Nos metemos mata adentro. Depois de horas de caminhada, o espírito aventureiro começou a arrefecer. O calor aumentava com o passar das horas e estávamos quase tendo miragens com uma coca-cola gigante e estupidamente gelada chamando-nos para viver no inferno. Eu estava quase propondo ao Pablo que voltássemos para a barraca, quando sentimos um forte cheiro de azedo. Nosso guia se animou e disse que o bicho devia estar próximo. E mais: provavelmente também encontraríamos filhotes. Aquele cheiro ruim – explicou ele – vinha da toca. A mãe-jaguatirica ingere o alimento, fermenta um pouco no estômago e depois vomita aquela mistura toda, para que as jaguatiricazinhas comam a “papinha”.

Seguimos o cheiro, engolindo em seco para não vomitar também, e andamos mais um pouco. Atrás de uma árvore encontramos três filhotes. Tão bonitinhos, tão indefesos, tão... epa! Mal nos deparamos com os fi-

lhotes, ouvimos um rosnado bem próximo. A poucos passos de onde estávamos estava a jaguatiricon, doida de ódio dos invasores que se aproximavam de seus bebês. Quase do tamanho de uma onça, a gatona nos olhava ameaçadora, dentes de fora, pronta para dar o bote. Quase sem respirar, demos marcha à ré, pé ante pé, lentamente, até que perdemos as jaguatiricas de vista. Depois disso, só paramos de correr quando alcançamos a segurança de nossa barraca.

Mas essa aventura não foi suficiente para me convencer dos perigos de caçar passarinho. Aos 19 anos, quase morri por causa de um pixoxó. Estava lá para os lados de Ribeirão Pires, novamente com o Pablo, atrás do raio de um pixoxó, que queríamos de todo jeito, para criar. Já estávamos no mato há horas e a caçada estava se mostrando totalmente improdutiva. O pixoxó é um pássaro verde, com marcas beges na cabeça e no peito. Vive em bando e a hierarquia do grupo é marcada pelo número de “estalos” que cada pássaro dá durante o canto. A maioria canta apenas *pixoxó... pixoxó...* Os mais evoluídos cantam *pixoxoxó, pixoxoxó...* Já o chefe da turma canta *pixoxoxoxoxó...* E era exatamente esse que estávamos procurando. Num determinado momento, ouvimos o tão esperado canto. Depois de algumas buscas localizamos o bando, mas era quase impossível distinguir qual dos passarinhos era o responsável pelo som. Depois de uma madrugada insone e de um dia inteiro de luta, catamos o dito-cujo – e de quebra alguns outros passarinhos. Felizes pela nossa façanha, mas totalmente acabados pelo cansaço, colocamos as gaiolas no banco de trás do Corcel azul e partimos.

Naquela época, pelos idos de 1978, ninguém usava cinto de segurança. E nós não éramos exceção. Exaustos, ansiosos por um banho e várias horas de sono, resolvemos fazer um atalho por uma estradinha de pista única que ia até Mauá. Conhecíamos bem o caminho e sabíamos



1.



2.



3.

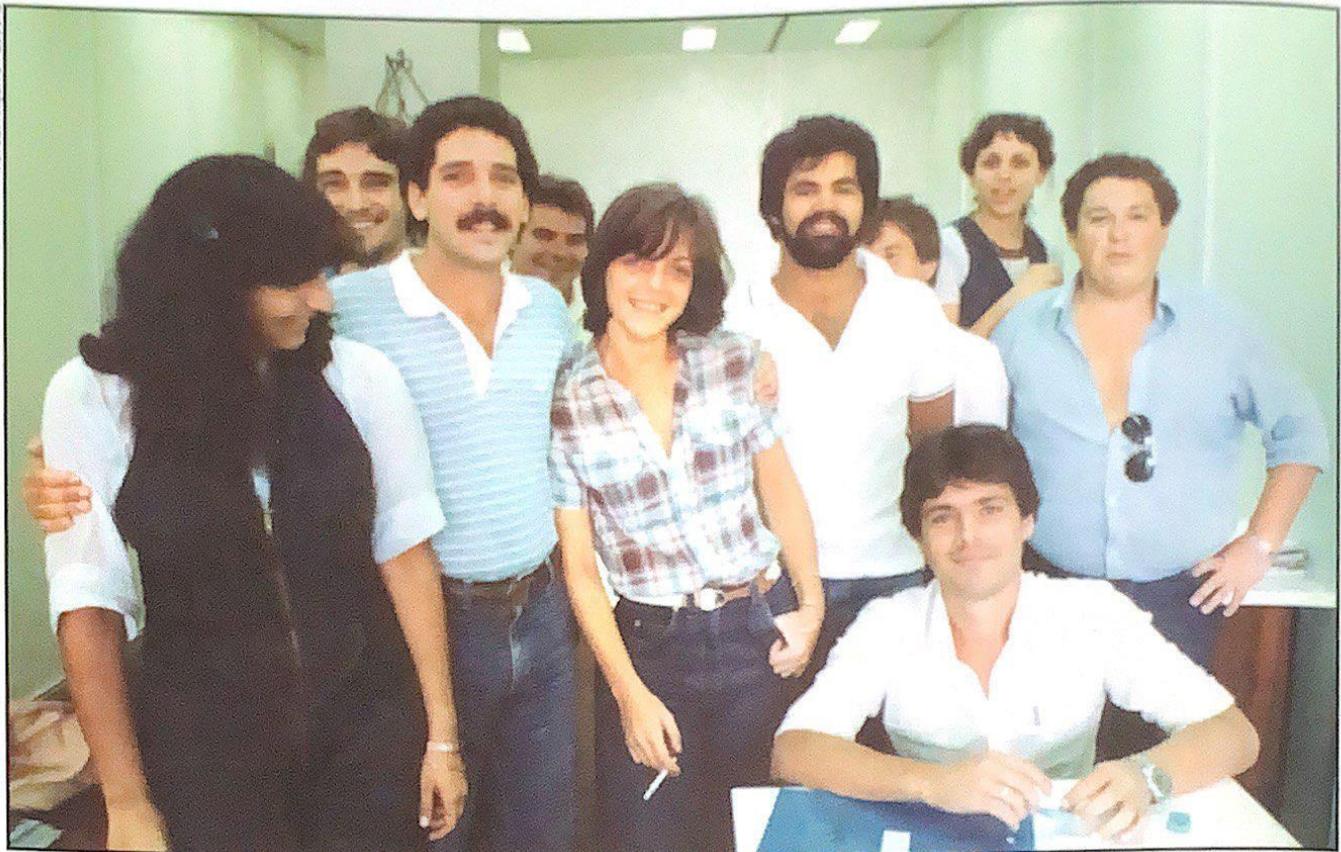


4.

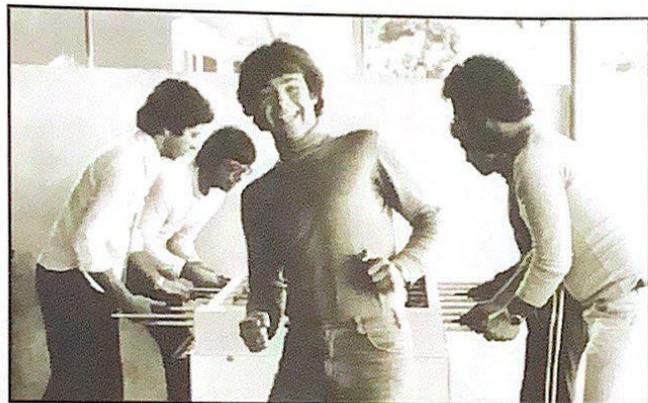


5.

1. Com meus pais e minha irmã, Santos, 1960.
2. Minha mãe, Marlene, eu e Rita, minha irmã, em nossa casa na Vila Belmiro, Santos, 1960.
3. Eu e Rita na praia, 1961.
4. Em 1970, recebendo minha primeira medalha de "Honra ao Mérito" na 7ª série.
5. Em 1974, eu, Rita e meu irmão caçula Renato.



1.



2.



3.



4.



5.



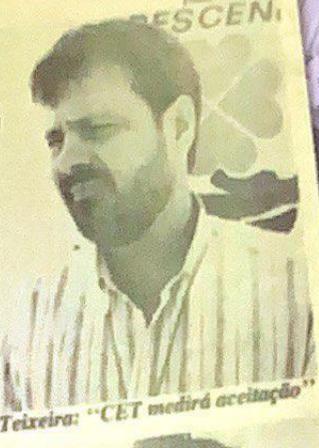
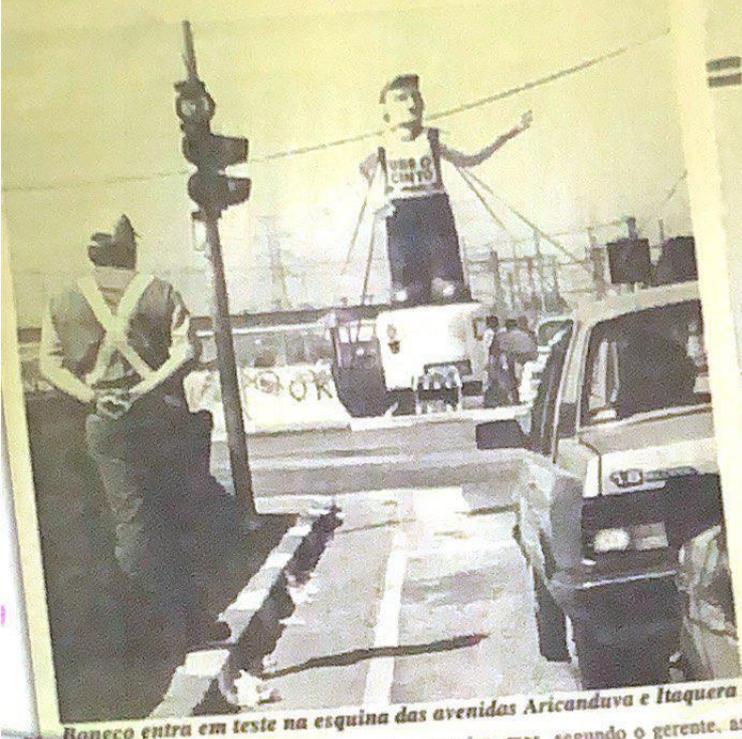
7.



6.

1. Com colegas da CET, em meus tempos de estagiário.
- 2 e 3. No primeiro e no último ano de FEI.
4. Fevereiro de 1982, meu casamento com Cristina, apadrinhado por nossos colegas da faculdade.
5. A turma de formandos da FEI em 1983.
6. Recebendo meu diploma.
7. Os formandos Cristina Carballo e Ricardo Teixeira com a filha Ana Carolina, mascote da turma.

CET testa marronzão em cruzamento da Zona Leste



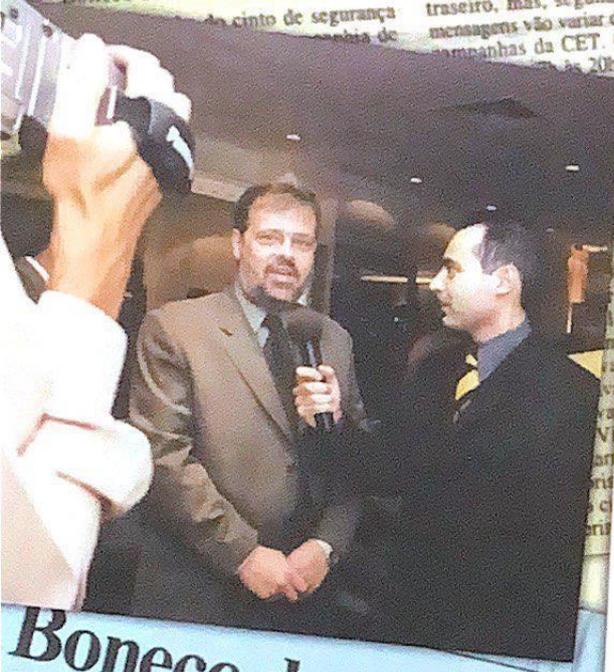
Teixeira: "CET medirá aceitação"



o orienta motoristas na

Boneco entra em teste na esquina das avenidas Aricanduva e Itaquera

do cinto de segurança... traseiro, mas, segundo o gerente, as mensagens vão variar de acordo com as campanhas da CET. O boneco ficará... 20h, durante três se-... cruzamentos da... percorrer ou-... Teixeira ressal-... da implantação... cargo de uma em-... sada em patrocinar... sas.



Marisol Pa

Sveja São I

NOVEMBRO 1994
S T Q Q S S
7 8 9 10 11 12

Boneco da CET vai

Ele ficará lá até passar a curiosidade dos motoristas, que têm até parado o carro na Marginal da Tietê tentando ver a novidade; depois voltará a seu "posto", e não será o único

GLÁUCIA FONTOURA
boneco utilizado pela Companhia de Engenharia de Tráfego para "controlar" o fluxo de veículos na Marginal da Tietê... secretário municipal... ficar em... de le-... arado,... tem-... tem "ideia"... abe-... en-... onidade e fama".
do Teixeira, go-... ponsável pelas... foi retirado... e tirou o pé do... do Ricardo

IDÉIA DE USAR MANEQUIM FOI TRAZIDA DO JAPÃO

uma versão feminina do Ricardo. A ideia de colocar um boneco como inibidor de infrações é utilizada há dez anos no Japão. "Lá bonecos", conta Hanzabiro. O primeiro dia de teste, antontem, foi um sucesso, na opinião do secretário. "Não pretendemos colocar outros Ricardo's para trabalhar."
Para Roberto Scaringella, presidente do Instituto Nacional de Segurança no Tráfego, o boneco é uma ideia válida, se utilizada convenientemente. "Eles devem alternar o boneco com um guarda de verdade e ninguém vai respeitar", diz Scaringella, acredita que a ideia para os problemas de trânsito de São Paulo.

ca, causam perturbações no tráfego. Acontecem sessenta deles por ano na cidade.

Até o que está sendo feito para ajudar acaba atrapalhando. "Os canteiros de obras atrapalham", comenta o repórter de trânsito Carlos Però, da Rádio Bandeirantes. A região da Avenida Juscelino Kubitschek é o melhor exemplo disso. Uma obra estadual, parada há nove meses, também emperra o fluxo da Avenida Roque Petroni Junior, em frente ao MorumbiShopping. "A vantagem é que as obras compensam depois da conclusão", acrescenta Però. "O recém-inaugurado Viaduto João Colassuono, na Vila Prudente, melhorou bastante a fluidez das avenidas do Estado e Juntas Provisórias."

Pneu furado e falta de combustível

Para São Paulo não parar, acredita Gilberto Lehfeld, presidente da CET, é preciso atacar em três frentes: investir no gerenciamento do trânsito, com a incorporação de tecnologia e o máximo de informações aos motoristas; hierarquizar



Teixeira, gerente da CET: 1

melhorar e racionalizar a oferta de transporte público. Gerenciar o trânsito de São Paulo não é tarefa simples. Em o trabalho de 850 operadores da que ficam de olho o dia todo nos



França: policial e o parceiro de papel

MAS QUE PAPELÃO, SEU GUARDA!

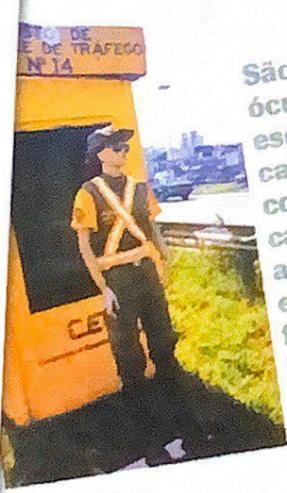
Quem foi que disse que o Brasil não exporta tecnologia? Alguém se lembra dos Ricardões da Companhia de Engenharia de Tráfego, CET, de São Paulo? Eram aqueles manequins dublês de fiscal criados em 1994 que ficavam nas marginais Tietê e Pinheiros para intimidar motoristas mais afobadinhos. Pois saiba que a França acabou de "importar" nossa idéia. Os policiais franceses estão distribuindo nas margens de rodovias vários gendarmes para coibir quem gosta do acelerador. Pobres, ainda estão atrasados aqui. Por aqui estamos mais avançados. Já temos até a versão do Ricardão, a Suzy, uma guardiã do trânsito paulistano. Ela viu em ação garante: uma verdadeira boneca.

lo

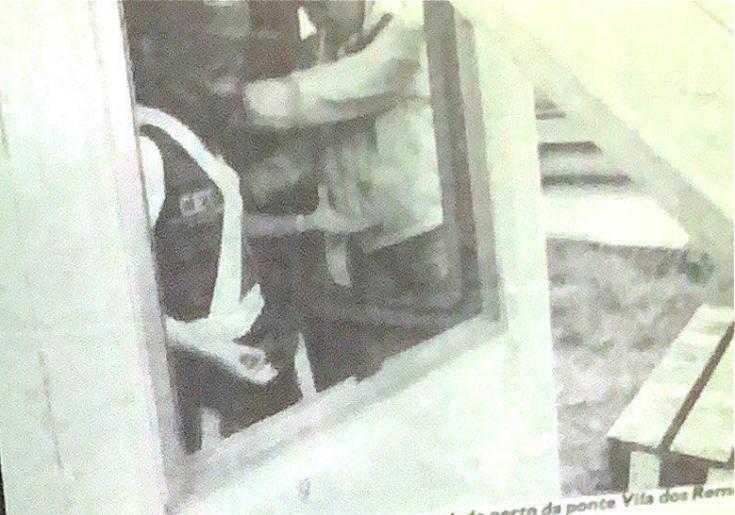


Cuidar só das marginais

ou acidentados, que emperram. Temos que detectar pontos de congestionamento e apresentar a solução o mais rápido possível", conta José



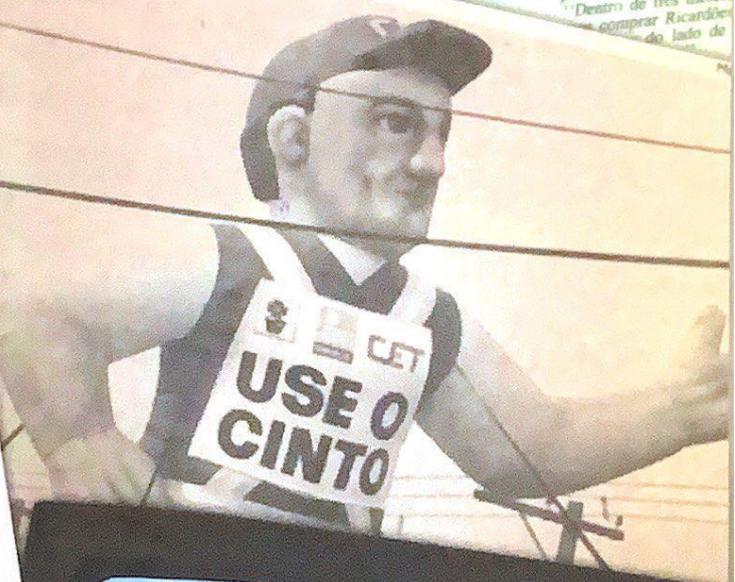
São Paulo: óculos escuros, cabelos compridos carinhosamente arrumados e um jeitinho feminino. É a Suzy, a dublê de fiscal de trânsito



Funcionário da CET começa a recolher boneco instalado perto da ponte Vila dos Remeiros

Boneco custou CR\$ 2.000 e foi 'batizado' de Ricardão

em meio corpo e os braços estão quebrados. O modelo custa CR\$ 30. Gilberto Lehfeld, "não é sério um boneco de corpo inteiro para ficar dentro das câmeras". Dentro de três meses, a CET vai comprar Ricardões para instalar do lado de

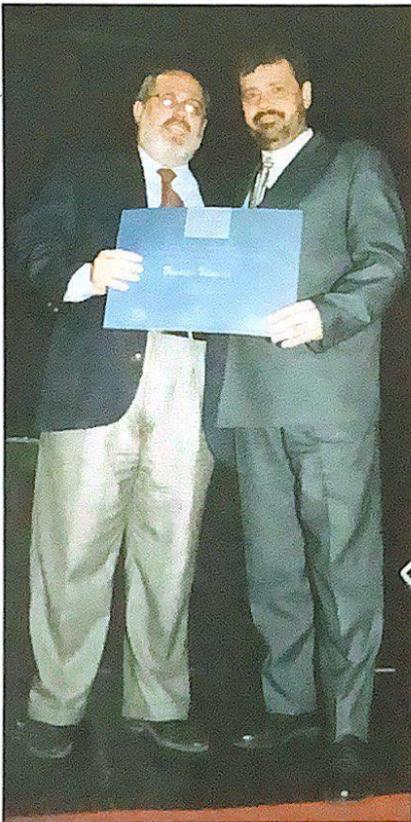


RICARDO TEIXEIRA engenheiro

usa bonecos nas marginais de Tietê e Pinheiros para intimidar motoristas, obrigando-os a diminuir a velocidade. Alguns colocavam o cinto, outros não abalados



1.



2.



3.



4.

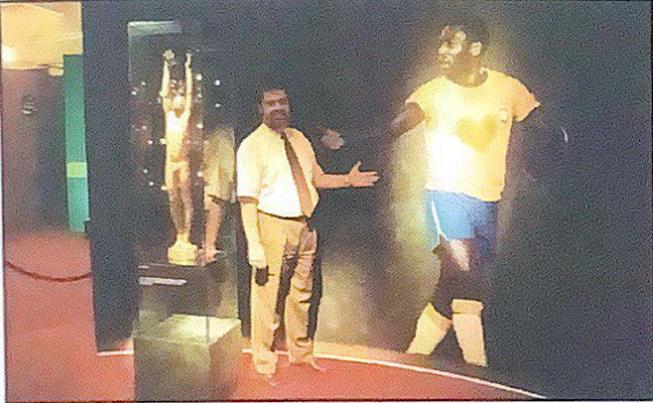
1. Trabalhando na Operação Interlagos, Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1, 1990.
2. Recebendo das mãos do Secretário de Estado da Cultura, Marcos Mendonça, o diploma "Parceiro da Cultura".
3. Contemplando São Paulo do alto do Terraço Itália, março de 2002.
4. Em minhas andanças por São Paulo, a serviço do DER, sempre que passo por Penápolis vou apreciar uma pizza na Roda Viva, preparada por dona Ilse.
5. Estádio da Vila Belmiro. Quando eu era criança, bastava eu sair de casa e atravessar a rua para assistir os espetáculos de Pelé.
6. Visitando a exposição "A Arte do Rei", no MASP, março de 2002.
7. Em disputa de bola nos meus tempos de boleiro na FEI, 1983.
8. Minha primeira bola de futebol, 1961.

CARLOS MAGALHÃES



5.

ROBSON P. FONSECA



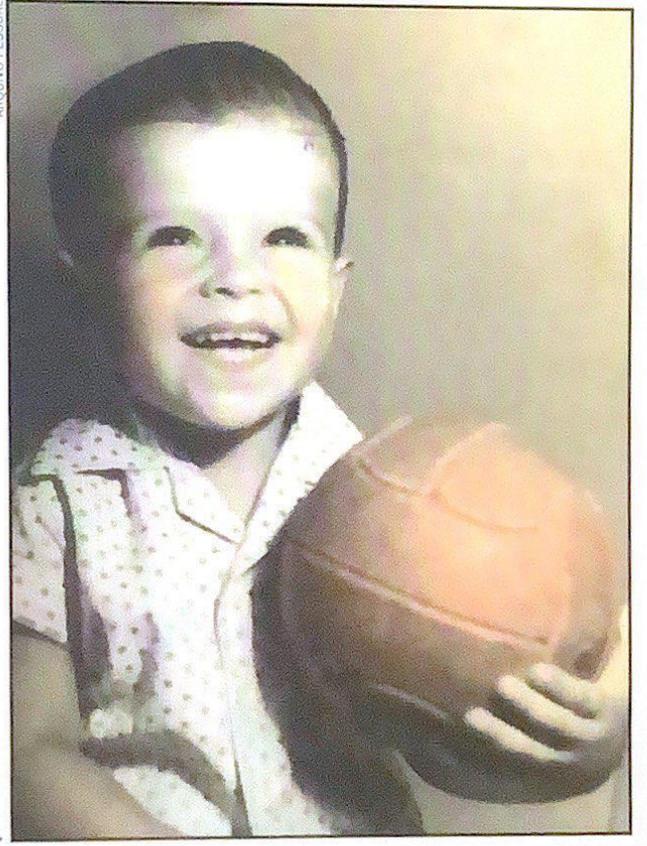
6.

ARQUIVO PESSOAL

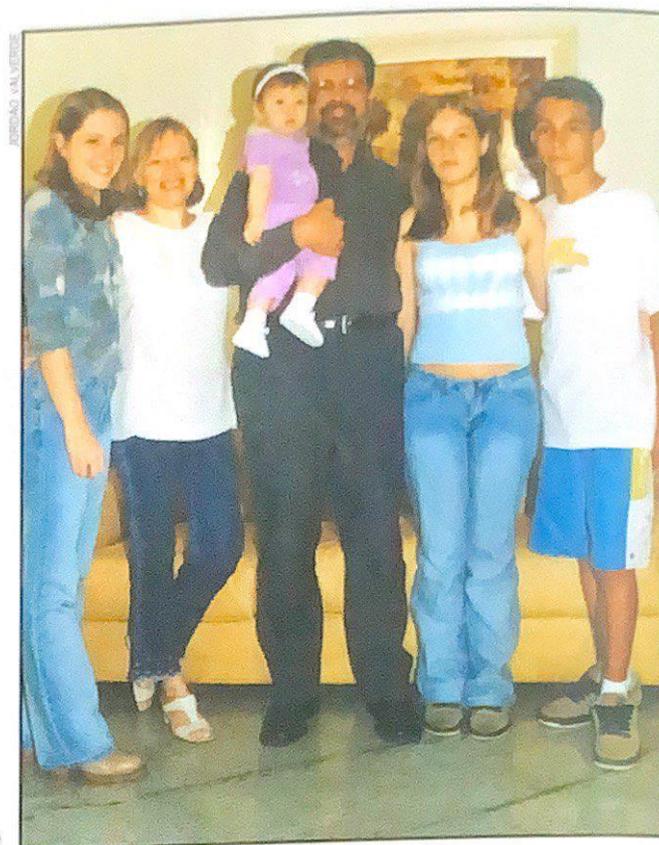
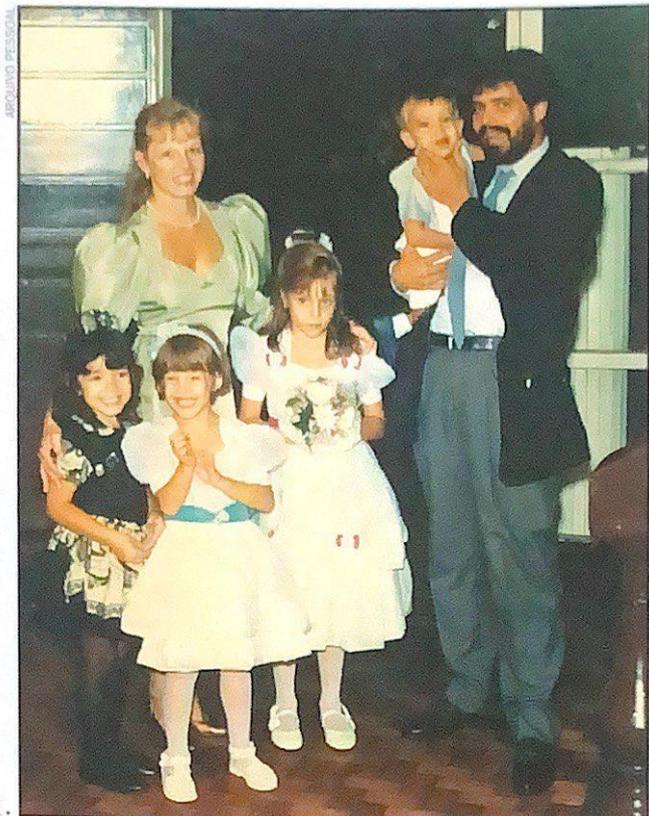


7.

ARQUIVO PESSOAL



8.



1. e 2. Minha família em dois momentos: à esquerda, em 1990, com minha sobrinha Natália (de preto), minhas filhas Aline e Ana Carolina com Cristina, e meu filho Pablo, no meu colo; à direita, em 2002, com a família ampliada, Ana Carolina, Cristina, eu e minha neta Talita, Aline e Pablo.

3. Meus pais, Antônio e Marlene em meu aniversário de 2001.

4. e 5. Abaixo, meus irmãos: Rita e Renato.



HOMÔNIMO DO MUAMBA KING

Nove meses e muita discussão. Dona Marlene e seu Antônio, decididamente, não se entendiam. Desde o momento em que a barriga de dona Marlene começou a ficar pronunciada e pontuda – sinal certo, segundo crença popular, de que ali estava mais um varão da família Teixeira –, as brigas começaram. Meu pai comentava orgulhoso pelos corredores de casa: “O garoto vai se chamar Jânio Quadros Teixeira”. Ao que minha mãe se arrepiava toda de horror e retrucava: “Jânio? Jamais. Ele vai se chamar Ricardo, e ponto final.”

Mas o tal ponto final não chegava nunca. Meu pai tramando pelos cantos, queria me registrar escondido de minha mãe. Ela, esperta e conhecedora do homem que era seu marido, já prometera: “Se você colocar Jânio, assim que eu sair da convalescença, a gente muda”. E bateu o pé de tal maneira que, quando a gravidez acabou, ainda muito a contragosto, meu pai cedeu. E assim me tornei Ricardo Teixeira.

Prefiro Ricardo, claro. E, no fim da história, meu pai também. O homem da vassourinha acabou aprontando umas e outras e meu pai ficou decepcionado. Teria se arrependido amargamente de ter dado o nome do político ao filho. Viva dona Marlene!

Ela dizia que gostava de Ricardo porque é um nome forte, de personalidade. O que ela não imaginava é que tantas mães partilhassem a mesma opinião. Não que isso me traga problemas, mas que já me causou alguns embarços – que depois se tornaram piada –, ah, isso causou. O problema é que Ricardo não é exatamente um nome incomum. E Teixeira... Bem, Teixeira, assim como Costa, Carvalho e Silva, são famílias portuguesas das mais respeitadas. Respeitadas e grandes, eu diria. Bem grandes...

Vira e mexe e alguma empresa de cobrança bancária liga para minha casa. Mais um Ricardo Teixeira passou cheque sem fundos. Nesses casos, a primeira coisa que faço é conferir o CPF e o RG do dito-cujo. Nunca batem e eu saio inocente. Embora sempre me livre dos problemas bancários, uma vez quase apanhei de uma namorada abandonada. Não por mim, mas por um outro Ricardo Teixeira, que morava no mesmo prédio que eu.

Acho que eles saíram algumas vezes e ela sabia em que prédio ele morava. Mas não tinha o telefone do infeliz. Então, o que ela fez? O que qualquer pessoa inteligente faria: procurou na lista telefônica. O nome e o número do prédio eram os mesmos. O número do apartamento, ela não tinha.

Lembro-me de que era um sábado de manhã. Eu estava no mais tranqüilo dos sonos, naquela melhor horinha, quando todos os sonhos são lindos e a última coisa que a gente quer é acordar. Escutei, ainda dormindo, o barulho do telefone. Virei para o lado, esperando que o aparelho se cansasse e ficasse quietinho. Mas o negócio devia ser urgente... Trimm... Trimm... Trimm...

Levantei-me muito a contragosto, ainda com gosto de sono na boca e uma nuvem pesada turvando o cérebro. “Alô...”, resmunguei. Nem tive tempo de dizer mais nada. Foi uma avalanche de palavrões, impropérios e descabros, que nunca mais ouvi igual. Os últimos vestígios do sonho que estava tendo desapareceram, mas ainda levei alguns minutos para entender o que realmente estava acontecendo.

O pior de tudo foi convencer a tal moça de que focinho de porco não era tomada. Ou melhor: que eu não era o tal Ricardo Teixeira canalha e salafório – segundo os mais leves adjetivos que ouvi naquele dia – que a enganara e partira seu coração.

–“Mas você não mora na Arthur de Azevedo”?

–“Moro”.

–“Então, só pode ser você, não adianta querer me enganar”.

Levei bem uma meia hora para desfazer o mal-entendido. No final ela entendeu que não estava falando com quem achava que estava falando... E mais: o tal Ricardo dela tinha 21 anos. Eu, apenas 17. Ficou meio enxavida, pediu desculpas e desligou.

Mas meu homônimo mais famoso – e o que mais me rende piadinhas – é o polêmico presidente da CBF. Ainda em 1994, ano do Tetra, o colunista, José Simão, da Folha de S. Paulo, chamava a atenção do público para o fato: “E o nosso gerente administrativo das Marginais se chama Ricardo Teixeira. Homônimo do Muamba King da SBF, Sonogação Brasileira de Futebol. Vai pousar avião na Marginal”. Não tenho culpa. Até já me acostumei com as piadinhas. Ainda mais este ano, que tem Copa. Se o Brasil ganhar, eu escutarei. Se perder, escutarei em dobro. Por sorte, não nos parecemos em nada fisicamente. Por isso, quando apareço em entrevistas na TV, o pessoal repara na semelhança dos nomes, mas não nos confunde. Agora, quando dou entrevistas no rádio, aí o negócio é mais engraçado. Algumas rádios chegam a receber e-mails e telefonemas dos ouvintes questionando a autoridade do presidente da CBF para falar do trânsito de São Paulo. “Já não basta o que ele fez com o futebol?” perguntam. Faço questão de me identificar direito: “Sou o engenheiro Ricardo Teixeira e não o *cartola* Ricardo Teixeira”. Só torço para que nunca me peçam para falar de futebol, pois, como todo brasileiro, tenho opinião muito bem formada sobre o assunto. Agora, se eu presidisse a CBF... Bem, isso daria outra história!



NOVELA FAMILIAR

Maria era uma portuguesa bonita, recatada e tímida. Casou-se com José, gajo valente e bravo. As coisas não andavam boas na terrinha. Desemprego, falta de perspectiva. O Brasil aparecia como um oásis. Um colosso com terras sem fim e muitas possibilidades de comerciar. José, sem consultar Maria, decidiu-se: “Vamos embora para o Brasil”.

Imigrar para cá, no começo do século 20, era tarefa árdua. Ainda mais quando se tratava de imigrantes pobres. Mal o navio atracou no porto de Santos, José, de pavio muito curto, deu um tiro certo em outro imigrante por ter olhado torto para sua mulher, a bela Maria. Foi para a prisão e passou lá um bom tempo.

Pode-se até suspeitar que a origem do gesto, melhor dizendo do tiro, não reside no temperamento do meu avô, mas na própria história da imigração. Partir no porão de um navio lotado, para tentar a vida num país desconhecido e distante, exige não somente confiança, mas agressividade. A sobrevivência de cada imigrante implicou, além de alguma sorte, capacidade de luta, energia de batalha, coragem de guerra. O trabalho, obviamente, está contido nestes três níveis de bravu-

ra, pois sabemos que foi pesado e que muitos homens, jovens e saudáveis, não resistiram.

Ouvi muitas vezes essa história de minha avó Maria, reforçada por minha mãe. Santos tem uma das maiores colônias portuguesas do Estado. Acho que só perde para São Paulo, capital. Minha origem é inteira portuguesa. Faço parte daquela minoria de brasileiros que não são misturados. Vi uma estatística interessante, tempos atrás, de um grande geneticista, único brasileiro que participa do Projeto Genoma. Fez uma ampla pesquisa de mapeamento genético de vários anos, pelo país, e concluiu que menos de 20% dos brancos brasileiros não têm sangue africano ou indígena. Que somos bem misturados, isso a gente já sabia só de andar pelas ruas. Mas devo estar nesse grupo, apesar de que havia muitos africanos em Portugal.

Mas, como dizia, todo mundo lá em casa tem um pé na terrinha. Por parte de meu pai, meus avós, que viviam em Santos, eram de família portuguesa com certeza. Chamavam-se Álvares Teixeira e Laura Teixeira, ambos já falecidos. Os pais deles, por sua vez, meus bisavós paternos, nasceram em Portugal mesmo.

Do lado de minha mãe, vocês já sabem. É a história que já contei. Ainda adolescente, entre 15 e 16 anos, minha avó Maria gerou o primeiro filho. Anos mais tarde, meu avô valentão faleceu e minha avó casou-se de novo. Era uma das grandes bravuras das mulheres daquele tempo. Criar filhos, cuidar do marido, suportar o machismo. Hoje mulher não tem só que criar filho, tem a própria vida para criar, mas naquele tempo era o padrão. O padrão do sacrifício.

Mas outros deram prosseguimento à saga e materializaram a minha vida. Por isso posso contar esta história. D. Marlene, minha mãe, nasceu em 1937. Pessoa simples, mas de fino trato. Teve infância dura, de labuta

com minha avó Maria para sustentar a casa. Isso não lhe tirou a alegria de viver, nem a esperança, o otimismo e o bom humor. Meu lado família, ser caseiro, querer estar com os filhos, além de saber trocar fralda com muita facilidade e conseguir consolar criança que chora, tudo isso aprendi com ela. Tudo isso herdei dela.

Seu Antônio, meu pai, é outra pessoa simples. Nasceu em 1934. Meu companheiro, de quem herdei o gosto por passarinhos, além do prazer de me deslocar e viajar muito. Percebo que meu prazer e minha dedicação em lidar com trânsito e transporte vem do meu pai; até a disposição de encarar 15 horas de trabalho por dia. Não é à toa. Por causa de seu trabalho ele viajou diariamente de Santos para São Paulo, ida e volta, por cerca de vinte anos! Isso quando não tinha que viajar para o interior do Estado. E olha que subir e descer a serra naquele tempo não era essa tranquilidade de hoje em dia. Era muito mais complicado, só havia a Anchieta e a Estrada Velha do Mar. Aliás, meu pai foi um dos primeiros a ter carro na Vila Belmiro, em Santos, por causa de seu trabalho. E, sempre que eu podia, o acompanhava em suas viagens.

Mas seu Antônio e dona Marlene me transmitiram outros hábitos. Um deles é típico português: comer muito. A bacalhoadada, os cozidos, a fartura, muita qualidade e quantidade. Ainda bem que me casei com uma mulher que gosta de cozinhar e que aprendeu algumas receitas de minha mãe.

Outra extensão dos meus pais é meu irmão Renato. Somos muito apegados. Ele é oito anos mais novo e sempre acompanhou minha carreira. É dentista, muito parecido fisicamente comigo. Apesar de exercermos profissões tão distintas, tivemos uma formação semelhante, que desencadeou, em nós, a mesma índole, o mesmo caráter. Ele é mais fechado que eu, gosta de ficar na dele. Só tem um defeito: por ter nascido distante da era Pelé, tornou-se são-paulino. E isso só aconteceu

por que a primeira bola que lhe caiu aos pés tinha o distintivo do dito clube. E o pior que fui eu quem deu a ele. Foi o destino escrevendo torto com a bola errada.

Mas não pense que minha casa era o Clube do Bolinha. Meus pais também puseram no mundo uma Luluzinha, minha irmã Rita, uma das melhores professoras de matemática do país. Na minha modesta opinião. Não aprontei muito com ela. Lembro-me apenas de uma molecagem: peguei o ursinho dela, arranquei-lhe o pescoço e joguei-o no meio da rua. Até hoje ela não me perdoa.

São essas as pessoas que formaram meu primeiro mundo. Mundo que continuo fazendo e construindo com Cristina, meus filhos, minha neta e meus amigos.



LONGAS DISTÂNCIAS, GRANDES PROXIMIDADES

Uma boa forma de conhecer a cidade, antes dos dezoito, sem o apoio de um carro próprio, é começar um namoro com uma garota de outra cidade. Passei por essa experiência aos quatorze anos, idade em que talvez fosse mais legítimo ter quinze namoradas do que percorrer trinta quilômetros diários para ver a única, a que importava. Por ela eu rodava, não me importando com as dificuldades do próprio deslocamento.

Pegava o primeiro ônibus em Pinheiros, que subia a Teodoro Sampaio, entrava na Dr. Arnaldo, depois na Consolação até a praça Roosevelt. Aí vinha Amaral Gurgel, Duque de Caxias e – ufa! – a Estação da Luz, onde embarcava num trem para Santo André. Essa viagem era outra história, tinha horário certo, o que impunha a necessidade de cronometrar todos os passos, rolagens e trilhos. Depois de quarenta minutos desembarcava na estação Santo André, onde pegava um último ônibus até o Bairro Jardim, onde ela morava.

Tudo isso deu início à vida de percursos estáveis e variados, do trânsito, das vias, da tensão e da pressa, dos medos e ousadias. Enfim, o que deu início a mim mesmo.

Ficamos juntos por quase oito anos. Fiz amizade com a família dela, em especial com Pablo, seu irmão, a quem me afeiçoei real e rapidamente. Pablo se tornou nosso terceiro, irmão de ambos, que compartilhava todas conosco: a predileção pelo Santos Futebol Clube, o gosto pelas caçadas aos passarinhos (*hobby* do qual deveria me desculpar, hoje em dia), pelo surfe, por tudo, enfim.

Chegamos a fazer parte de uma torcida organizada do Santos por quase três anos. A vida uniformizada da torcida não era um dos meus maiores passatempos, mesmo não havendo a violência dos dias de hoje, integrantes armados e outros absurdos.

Chegar à casa da namorada custava quase 3 horas de viagem, sem contar o mesmo tempo para o retorno. Algumas vezes fazia o trajeto dobrado num só dia, embora também ocorresse de ir no sábado, só retornando no dia posterior.

Como muitos amores profundos, o nosso amor intermunicipal acabou em 1981.

Maria Del Carmen – que eu chamava de Pituça – e eu nos afastamos, tão logo a distância e a viagem se integraram com facilidade à rotina, como parece se repetir na vida de todas as pessoas. Custamos a confiar na estabilidade dos laços e, quando tais temores se abrandam, quando confiamos mais abertamente em nós mesmos e no outro, caímos do cavalo, capotamos o carro, atropelamos o elefante.

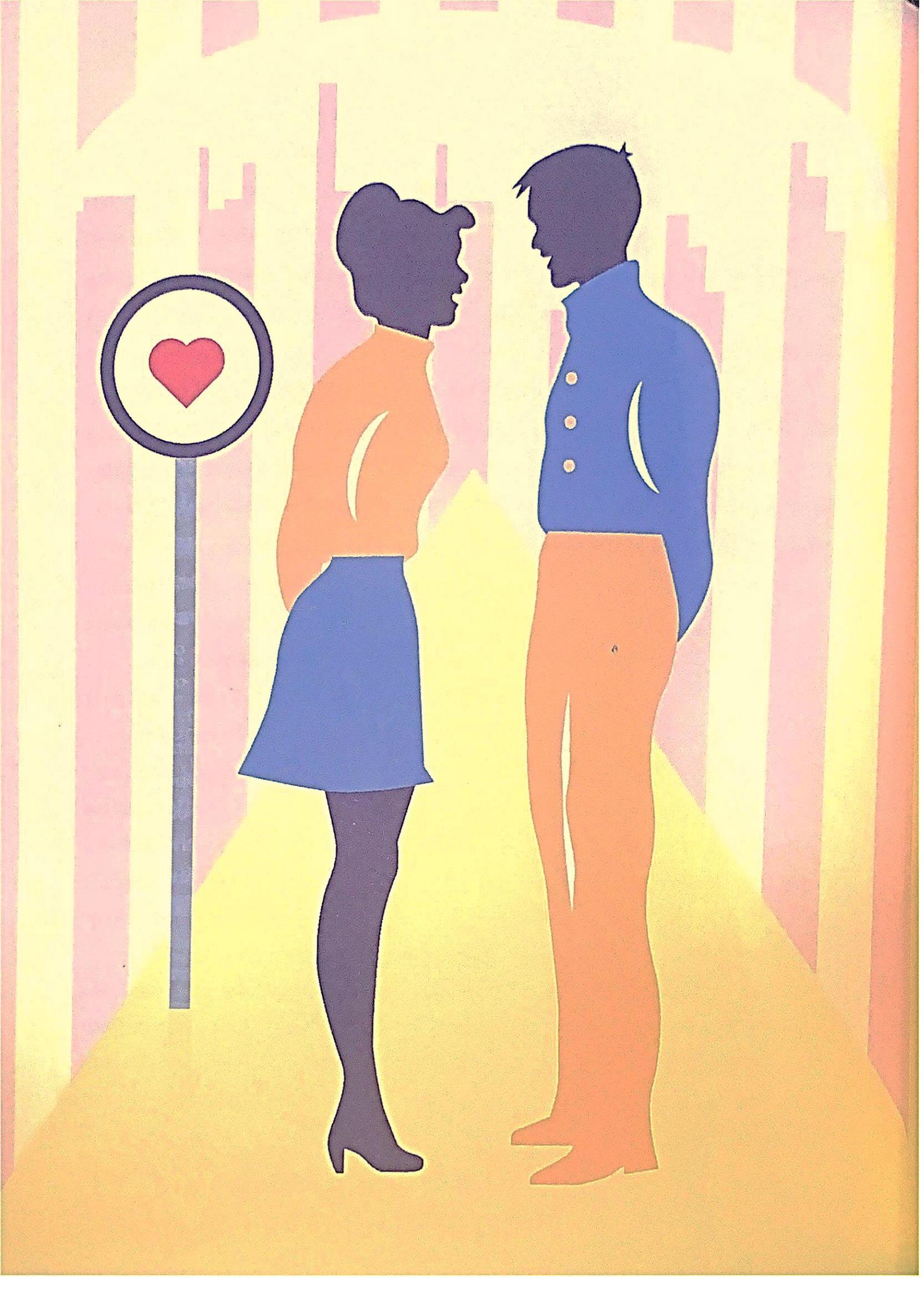
O final de nossa relação impôs-me simultaneamente uma prova de fidelidade e uma traição: meu afastamento de Pablo. Não nos falamos mais e parece que o distanciamento estratégico também foi ponderado por ele, que, como eu, nunca mais tomou qualquer iniciativa de aproximação. Dezessete anos depois, descobri um conhecido comum que me disse que Pablo estava na Espanha, estudando. O conhecido me passou o

endereço eletrônico dele. Após algumas tentativas frustradas, recebi, em 2001, um pacote desse amigo intermediário, com uma camisa de Piracicaba e um bilhete do Pablo. Ele já estava no Brasil e queria me rever.

Mas Pablo deve ter resvalado, sem querer, no botão da inacessibilidade, pois cheguei a ir até Piracicaba, não o encontrando por lá. Apesar da emoção com que nos falamos ao telefone, antes da minha ida, ainda assim não consegui vê-lo.

Os laços afetivos pareciam intactos, mas alguns elos parecem ter-se partido no tempo tão longo desses anos. Natural que acontecesse.

Nossa história é nossa identidade. Por isso, nos recantos da memória guardo Maria Del Carmen, Pablo, as jornadas até Santo André, os jogos do Santos, as viagens. Fazem parte de mim.



CRISTINA

Em algum ponto da minha vida reconheci o prazer profissional de deixar fluir o trânsito. Em outros terrenos, são poucas as pessoas que nos ensinam, na vida, exatamente o que sabemos fazer apenas no trabalho.

Pessoalmente, na construção do Ricardo que sou, Cristina sempre teve tal calibre. Soube compartilhar, chegar devagar e se instalar comodamente na minha vida. Aprendeu, e me ensinou, a doar, a se dar.

Nossas vidas se cruzaram há algum tempo, durante a faculdade, na graduação em Engenharia. Ali já havia uma escolha comum, antes de partilharmos os mesmos amigos e, mais tarde, a mesma casa, a educação dos filhos, o dia-a-dia e outras decisões consonantes.

Habitado a grandes deslocamentos e distâncias, Cristina foi encontro. Foi com quem aprendi a ser. Encontro de almas, meu maior aprendizado. Foi aquilo que não adianta procurar por aí, pois não há mapa da mina. Comum era deslocar, raro permanecer.

Com ela quis ficar. Estou.

Uma vez fomos juntos à Espanha, país de origem da família dela. Muitos sobrenomes são, na verdade, nomes de regiões, territórios, cida-

des ou províncias de determinados países. Em Portugal, por exemplo, há um território denominado Teixeira e, na Espanha, descobrimos um lugar chamado Carballo, sobrenome de Cristina.

Acredito em vidas anteriores. Claro que também nós dois, Cristina e eu, passamos por essa experiência. Quando nos conhecemos, sorrindo, dissemos um ao outro:

– Não sei, mas acho que já a conheço de algum lugar.

– Sério? Sabe que tive a mesma impressão?

A cantada parecia banal, mas era surpreendente. Antigos alquimistas diziam que, quando duas pessoas que nunca se haviam visto e se apaixonavam apenas com a troca de um olhar, significava que, na criação de suas almas, elas passaram pela mesma estrela, antes de chegar à Terra. Sempre existiu grande afinidade entre nós. Com facilidade encontramos assuntos de interesse recíproco.

Outra afinidade – do acaso, quem sabe? – comprova experiências compartilhadas anteriormente: os territórios Carballo e Teixeira, cada qual em seu país, fazem fronteira, ficam um ao lado do outro.

Ao longo do tempo, fomos descobrindo mais e mais ligações, novos ou antigos laços que se iam atualizando por nosso intermédio.

Pude ver na mulher Cristina as transformações que todas as pessoas sofrem, a partir das novas informações advindas da experiência. Tivemos namoros anteriores mas nos encontramos na sala de Engenharia, quando já devíamos ter estado juntos. Nos vimos e soubemos que poderíamos somar e multiplicar. Nos conhecemos e imediatamente reconhecemos nossa disposição em sermos mais um.

O romance teve início somente cinco meses depois de termos sido apresentados. Ficamos juntos, dois meses depois noivamos, quando já esperávamos um bebê. Mais dois e nos casamos. Depois chegava Ana Carolina.

Tudo o que aconteceu conosco foi em dupla. Não tínhamos consciência de que, no noivado, já havíamos iniciado nossa primeira gravidez.

Gerar e gerir foi uma revolução dentro de Cristina: sensibilidade extremada, envolvimento com tudo o que acontecesse, visse ou soubesse, preocupação permanente.

Em estado de total ingenuidade, fomos ao Playcenter brincar de montanha russa. Houve um redemoinho na saúde dela, teve que ficar em repouso. Diante do acontecido, veio a confirmação, por exame em laboratório, da gestação.

Nosso projeto de filha se fez presente logo de saída, pois o médico ordenou repouso absoluto, a fim de a preservarmos.

Na primeira semana presa à cama, minha mulher não se levantava sequer para ir ao banheiro. Nosso lema era lutar para que nossa extensão emplacasse. Foi justamente aí que pude fitar a mulher que havia dentro da menina que esperava outra. Menina-engenheira era uma coisa, mulher grávida era algo muito diferente, ainda mais grávida e aparentemente solteira, já que estávamos somente noivos e ela morava numa república de meninas estudantes.

Eu fazia parte da população masculina flutuante, composta de namorados, que regularmente chegavam e saíam e, ainda por cima, tinham tarefas domésticas a desempenhar: ir ao supermercado, comprar carne, ajudar na faxina, essas coisas dos mortais.

Um das primeiras missões que imperiosamente recebi foi providenciar goiabas para minha diletta gestante. “Às duas da madrugada?”, perguntei. Ela respondeu convictamente não se tratar de um capricho, mas de um verdadeiro desejo, genuíno e honesto. Eu era um moleque de 22 anos, tinha uma noiva com desejos extraordinários e o dever de satisfazê-los todos.

Como provavelmente acontece na vida de todos os humanos, passado o período de risco, chega a hora das comunicações sociais, de dar satisfações às famílias implicadas, de explicar o que for solicitado. Mesmo que difícil, a responsabilidade vem exigir atos éticos. Enfim, restava-nos assumir publicamente o consenso de nossos atos para nos tornarmos, além de noivos e amantes, pai e mãe.

Corri a uma madrinha, adepta do espiritismo, antes de ter eu também aceito tal explicação das coisas e, ao chegar a Santos, ela já se encontrava à porta, me esperando. Ela não sabia de nada, mas descreveu o momento que eu vivia e disse que eu e minha jovem mulher já nos conhecíamos há 500 anos! Disse também que nos daríamos perfeitamente bem, como já vinha sucedendo. Deu-me um beijo na testa, como uma benção.

Carballo, Teixeira, Ricardo, Cristina. Há 20 anos conjugando a vida e o verbo amar.



JAPONÊS ÀS AVESSAS

Desde moleque fui uma pessoa de muitos amigos. Gosto de estar na companhia de outras pessoas, de jogar conversa fora, trocar idéias, debater pontos de vista. Seria difícil listar todas as pessoas que tiveram esse tipo de importância para mim, pessoas a quem um dia já pude chamar de amigo. Algumas continuam ao meu lado até hoje. Outras foram levadas por caminhos diferentes. Mas não por estarem distantes é que foram ou serão esquecidas.

Coincidentemente, alguns de meus amigos mais queridos são japoneses ou descendentes. Kyono, Sueta, Matsumoto, Takada, Valtão, Keigo, Sussumo, Hanashiro, Teidi, Assegawa e muitos outros.

Um dos primeiros de quem me lembro é o Takada. O cara é mais que um amigo. É quase um irmão. Fizemos amizade logo depois que minha família se mudou para São Paulo e nunca mais nos separamos. Foi o primeiro amigo que tive fora de Santos e que entrou numa briga comigo por causa de uma namorada. Em troca, ensinei o cara a usar cabelo parafinado e a jogar bola descalço, tal qual fazíamos na Baixada. Éramos tão inseparáveis que fomos fazer engenharia juntos na FEI. E, é claro, passamos juntos pelo trote dos veteranos. Era julho, fazia o maior frio e, naquela época, a faculdade

ainda não estava totalmente construída. Por isso tinha um terreno vazio imenso, onde acontecia a prova de “bichocross”. A bicharada era toda colocada lá, para correr na lama e, aí, salve-se quem puder. O vencedor não ganhava nada, mas os perdedores passavam por outros trotes, continuavam “se ferrando” por um bom tempo...

Hoje o Takada é tarado por esportes. Faz squash, joga bola, faz natação. Só come comida japonesa e frutas. Tem um físico totalmente atlético – ao contrário de mim, que, devo confessar, estou meio fora de forma. Amigos dizem que tenho o perfil de uma coxinha. Mas naquela época a situação era inversa: eu era boleiro, moleque de rua mesmo, e ele, meio gorducho, não corria nem fazia esportes. Quando os veteranos deram a largada, disparamos feito loucos. Eu na frente, Takada atrás, língua de fora, dando tudo de si para não ficar muito para trás. Quase no final do percurso, eu continuava na frente. Ia ganhar a corrida! Não ia ter que passar pelos outros trotes! Foi quando o Takada, num impulso desesperado, me passou uma rasteira por trás. Fui de boca na lama e ele venceu a prova. Conjugou a eficiência japonesa com a malandragem brasileira.

Depois teve o Valtão, que fez cursinho comigo no Objetivo. Era um cara legal, muito compenetrado e sério. O pai era dono de um mercadinho e ele tinha que “ralar” para pagar a mensalidade do cursinho e continuar estudando. Eu, que sempre tive problemas em Química, ficava aliviado quando podíamos estudar juntos. Ficava maravilhado em ver como aquelas fórmulas e aqueles elementos químicos faziam sentido para ele – enquanto pareciam grego arcaico para mim. Sentia como se olhássemos a mesma folha de caderno e víssemos coisas totalmente diferentes. Ele, provavelmente, via átomos em movimento, fazendo ligações iônicas, reações químicas caminhando em direção ao equilíbrio, todo um mundo em ação, repleto de vida. Eu olhava, olhava, olhava e via apenas uma série de números, letras e sinais matemáticos e ficava irritado com minha in-

capacidade. Ah, essa quimiquinha... Foi por causa dela que desisti de fazer engenharia química, na FEI, e acabei optando pela engenharia de produção. Coisas da vida, né? Mas tenho certeza de que, se não fosse pela ajuda paciente do Valtão, eu não teria nem passado no vestibular. Foi a eficiência japonesa com o jeitinho brasileiro.

Se o Valtão era o “protótipo do estereótipo” que temos de japoneses – sério, estudioso, meio fechadão – o Keigo era um japonês do avesso. Ele foi meu estagiário na CET. Quando fui para a EMTU, levei-o comigo. Voltei para a CET e trouxe-o de volta. Agora estou no DER e ... adivinha quem trabalha por aqui? O Keigo, é claro. Um amigão, querido, leal e competente. Mas à maneira dele, meio atrapalhado. Estou para ver outro japonês atravessado assim. Pra começar, ele casou com uma baiana. Costumávamos brincar dizendo que o primeiro filho do casal seria um pastel de coco. E quem acredita que os japoneses não conseguem expressar seus sentimentos, é porque não conhece o Keigo. Comunicativo, falador mesmo. E totalmente apaixonado. Quando ele conheceu aquela que seria sua futura esposa, foi um amor avassalador. O cara passava o dia todo com um radinho de pilha ligado. Ficava ligando para a emissora, fazendo declarações de amor para a namorada. A cidade inteira era obrigada a ouvir as músicas que ele dedicava a ela e ainda agüentar os arroubos de amor do meu amigo.

Mas ainda tem mais. Japonês é tudo CDF, certo? Errado. Pelo menos, não o Keigo. Já faz tempo que o sujeito está na faculdade e não se forma. Sempre deve as mesmas matérias. E não está nem aí. Assiste às aulas de vez em quando, faz uma ou outra prova, abandona, volta no outro semestre, mas não termina. Tranqüilão. Ainda acredita piamente que um dia vai se formar. Nem que seja pelo cansaço. Acho que ele está esperando que os professores, que não devem mais agüentar olhar para a cara dele, resolvam aprová-lo. Keigo é meu exemplo de eficiência japonesa com a “molemolência” brasileira. Um japonês às avessas.



O DIA EM QUE PAREI SÃO PAULO

Eu ainda não era engenheiro. Acabara de ser contratado como auxiliar de tráfego pela CET, a Companhia de Engenharia de Tráfego, da Prefeitura de São Paulo. Na verdade comecei como estagiário em 1977. No penúltimo ano da faculdade fui contratado e virei auxiliar. Fiquei contente, cheio de moral. Tinha vinte e poucos anos, circulava pela cidade, avaliando semáforos, obras em cruzamentos, supervisionava PACs – Postos Avançados de Campo. Explico. PACs são pontos estratégicos, situados no alto de prédios, de onde se avistam e são monitorados os principais corredores viários da cidade. Eram ocupados por estagiários, munidos de rádio e binóculo, que acompanham o trânsito. Passam informações sobre carros quebrados, colisões, aumento de fluxo, congestionamento.

Num fim de tarde de 1982, fui designado para acompanhar o trânsito no PAC Consolação. Ele ficava num dos prédios mais altos da região, quase esquina com a avenida Paulista. Recebi a informação de que o volume de tráfego na área aumentava sem parar. Teria que coordenar o fluxo lá de cima.

Vibrei. Era a minha oportunidade: coordenar o tráfego de uma região importante da cidade! Confiante, subi na minha caixa de fósforos, todo poderoso. Do alto do prédio tinha aos meus pés um dos cartões-postais de São Paulo. Via toda a Consolação, a Paulista, boa parte da Rebouças, a Dr. Arnaldo, parte da Angélica, Cardeal Arcoverde e Teodoro Sampaio. Naquele entardecer o tráfego parecia um rio de luzes brancas e vermelhas escorrendo lentamente.

O problema foi detectado logo às 18 horas daquela sexta-feira fria. Cheguei rápido ao PAC. Não eram 18:15h. Cheio de autoridade, perguntei ao estagiário como andavam as coisas:

– É Ricardo, o volume tá crescendo a todo instante. Parece que todo mundo resolveu passar por aqui hoje.

– Tudo bem. Vamos dar um jeito nisso.

Sabia que uma das primeiras medidas a tomar era controlar o tempo dos semáforos para melhorar o fluxo. Ele permanece fixo no período de trânsito normal e é alterado conforme a evolução de tráfego nos cruzamentos. Nessa época a informatização dos semáforos só estava começando e a gente tinha de se virar para a coisa fluir.

Quem me enviou para lá foi simplesmente o papa dos semáforos em São Paulo – o engenheiro Luís Moliste Vilanova, nascido na Catalunha, mais conhecido por Vila. Com 40 anos de bagagem, participara de todos os projetos de implantação de semáforos na cidade. Sabia tudo. Conhecia o tempo de cada um, nas esquinas das principais avenidas. Dava a hora exata de quando congestionava, quantos veículos passavam, tudo de cabeça.

Eu não podia decepcionar o Vila na missão que me confiara. Por telefone, ia mexer nos semáforos. Pôr mais tempo aqui, tirar um pouco lá. Não tinha a habilidade dele. Já seria mudança significativa tirar 3 segundos de um semáforo para dar os mesmos 3 a outro, num cruzamento. Bastaria isso e o tempo de espera na Consolação ia melhorar muito.

Com toda responsabilidade na mão, acompanhada de minha inexperiência, vendo aquilo parado de um lado e de outro, resolvi dar tratamento de choque. Teria de ser eficiente, rápido. Com voz de autoridade ordenei:

– “Põe 30 segundos aí na Dr. Arnaldo com Pacaembu; tira 30 segundos na Rebouças com Henrique Schaumann”.

Alterei o tempo desses e de outros tantos semáforos. Em 20 minutos o tráfego na área fluía que era uma beleza. Tinha dado certo minha operação. Achei que fosse bater um recorde. Ultrapassaria a faixa de 6.000 carros por hora descendo a Consolação, em pleno horário de *rush*. E ainda tinha Teodoro, Cardeal, Rebouças, Dr. Arnaldo fluindo bem. Orgulhoso, observando minha obra, ouvi o telefone tocar. Era a voz calma e tranqüila do Vila. Imaginei cumprimentos pelo trabalho executado. Não escondi entusiasmo:

– “Vila, as coisas estão fluindo bem por aqui”.

– “Eu imagino. Ricardo, o que você está fazendo?”

– “Alterei ligeiramente o tempo de alguns semáforos.”

– “Aaah!” – fez pausa de menos de um segundo e, do mesmo jeito calmo, retomou: “Ricardo, só tem uma coisa: você parou quase toda a Paulista, avenida Sumaré, Henrique Schaumann, Minhocão, avenida do Estado até o Glicério e a entrada da Radial Leste.” Com a mesma tranqüilidade emendou: “É um congestionamento histórico”.

Fiquei pasmo, sem palavras. Eu, Ricardo Teixeira, penúltimo ano de engenharia, 23 anos, com um telefone e boa vontade, tinha parado as principais avenidas da quarta maior cidade do mundo. Foi a pior sensação de poder que tive na minha vida. Foi também meu maior aprendizado. Vi, na prática, quão delicada é esta cidade e como nós, gente de trânsito e de transporte, somos peças fundamentais para seu funcionamento. Ficou na história o dia em que parei São Paulo.

Depois, bastaram as dicas do Vila para as coisas voltarem aos eixos.



Os 36 MESES

“F ilhos? melhor não tê-los! Mas se não os temos, como sabê-lo?” Sempre gostei desse verso de Vinicius de Moraes. É do “Poema enjoadinho”. Contraditoriamente, acho que é porque nunca me fiz esta pergunta, já que sempre pensei em filhos. Não como contingências naturais da vida, mas como frutos desejados, esperados, como extensões da gente. Fui – aliás continuo sendo –, de certa forma, daqueles que ficam grávidos junto com a mulher.

Nossos primeiros nove meses foram para esperar Ana Carolina. Cumpridas as incumbências sociais, quando tivemos que comunicar à família a realidade da gravidez, tivemos todo o segundo tempo do jogo da barriga para viver: procurar lugar para morar, trabalhar dobrado para o sustento de nós três, conciliar os estudos com o trabalho e as necessidades da nova família. Fácil não é e não foi: nove meses de muita responsabilidade, início de trabalho, montagem da casa.

Vivíamos em São Bernardo do Campo, estudantes de engenharia na FEI. Mas o período estava conturbado. Cristina, minha mulher, tinha enjôos sucessivos, não comia, correndo o risco de contrair anemia. Teve que tomar injeções de vitamina como parte da luta pela nossa filha.

Acho que todo prazer tem seu lado dramático, podendo dizer que os primeiros dos nove meses de Ana Carolina já foram um parto. Eu ia pouco à escola, fazendo mil manobras, com Cristina e nossos quatro amigos mais próximos (Carneiro, Enzo, Edélcio e Armando), para não perdermos o último ano do curso. A idéia era cada um fazer por si e pela sobrevivência da patota. Nós seis trabalhávamos e nos revezávamos para assistir às aulas.

Um sempre ia para assinar a presença por todos e para pegar a matéria que seria exigida nas provas. Depois, todos estudávamos juntos, na minha casa, ao lado da república. Era uma espécie de extensão da própria república, sem a proibição de morar crianças, o que motivou nossa saída de lá.

Após o parto, os estudos grupais incluíram Ana Carolina, que pulava de colo em colo, enquanto ouvia preleções sobre engenharia de produção. Acho que foi por isso que ela nem quis saber de engenharia. Hoje ela estuda arquitetura. Mas Ana Carolina não se contentaria só com os vários colos: era um balançando o carrinho com o pé, outro providenciando a mamadeira, dando voltinhas no quarteirão, trocando fraldas. Guardamos fotos de Ana Carolina, integrando o grupo de formandos, quando colamos grau. Era a nossa mascote.

Nossa vida mudou um pouquinho e uma nova sessão de nove meses foram reservados para esperar Aline. Espera mais tranqüila, diga-se de passagem. Cristina resolveu não trabalhar para acompanhar o desenvolvimento da primeira filha e a gravidez da segunda, já que a diferença de idade entre elas é só de dois anos.

Eu trabalhava na CET, já com diploma em Engenharia. Trabalhava de noite só para receber o adicional correspondente, pois a falta de dinheiro ainda era um fato. Queríamos viver bem, ter uma casinha, mas as condições eram poucas para sonhos. Fomos viver num aparta-

mento próximo à rodovia Raposo Tavares, compatível com as possibilidades financeiras do momento.

Com uma boquinha a mais, fiz algumas tentativas para ampliar a renda, mas que não surtiriam o efeito esperado, como a empresa de ônibus, aberta pelo Edélcio, à qual, tempos depois, aderi como sócio. Mantive-me na CET, trabalhando de madrugada. Tudo pelo adicional noturno!

A segunda gestação foi tranqüila, só sendo marcada pela falta de grana e pela conseqüente jornada diária de até 18 horas de trabalho. Atuava na GET-1, que ficava na rua Bela Cintra, bem distante de casa. Para chegar ao Km 14 da Raposo Tavares, muitas vezes sem carro, era uma batalha. Além do aumento da minha carga horária de trabalho, Cristina estava fragilizada. Enjôos e medo do parto.

Demos boas-vindas a Aline em maio de 1985. Ano de muito trabalho, acrescido do meu envolvimento na campanha de Fernando Henrique Cardoso para prefeito de São Paulo. Praticamente só vi Aline em novembro. Era minha única recompensa, já que havíamos perdido a eleição para o Jânio Quadros.

Mas ainda tive outros nove meses. Estes bem complicados. Ao ficar grávida pela terceira vez, Cristina automaticamente parou de respirar. Não era pelo susto do terceiro filho. Ela sofrera um problema hormonal, agravando o quadro de rinite alérgica que sempre a acometera.

Nessa época já morávamos na Mooca e Cristina ia diariamente até Santo Amaro fazer uma terapia à base de aplicações de gelo seco no nariz para liberar as vias respiratórias. Foram nove meses de sofrimento para nós dois, pois praticamente não conseguíamos dormir, além de já termos as pequenas Ana Carolina e Aline em casa.

Pablo teve a saúde mais fragilizada, em razão das complicações durante a gestação. Como as irmãs, puxou a mãe. Tinha uma tremenda rinite,

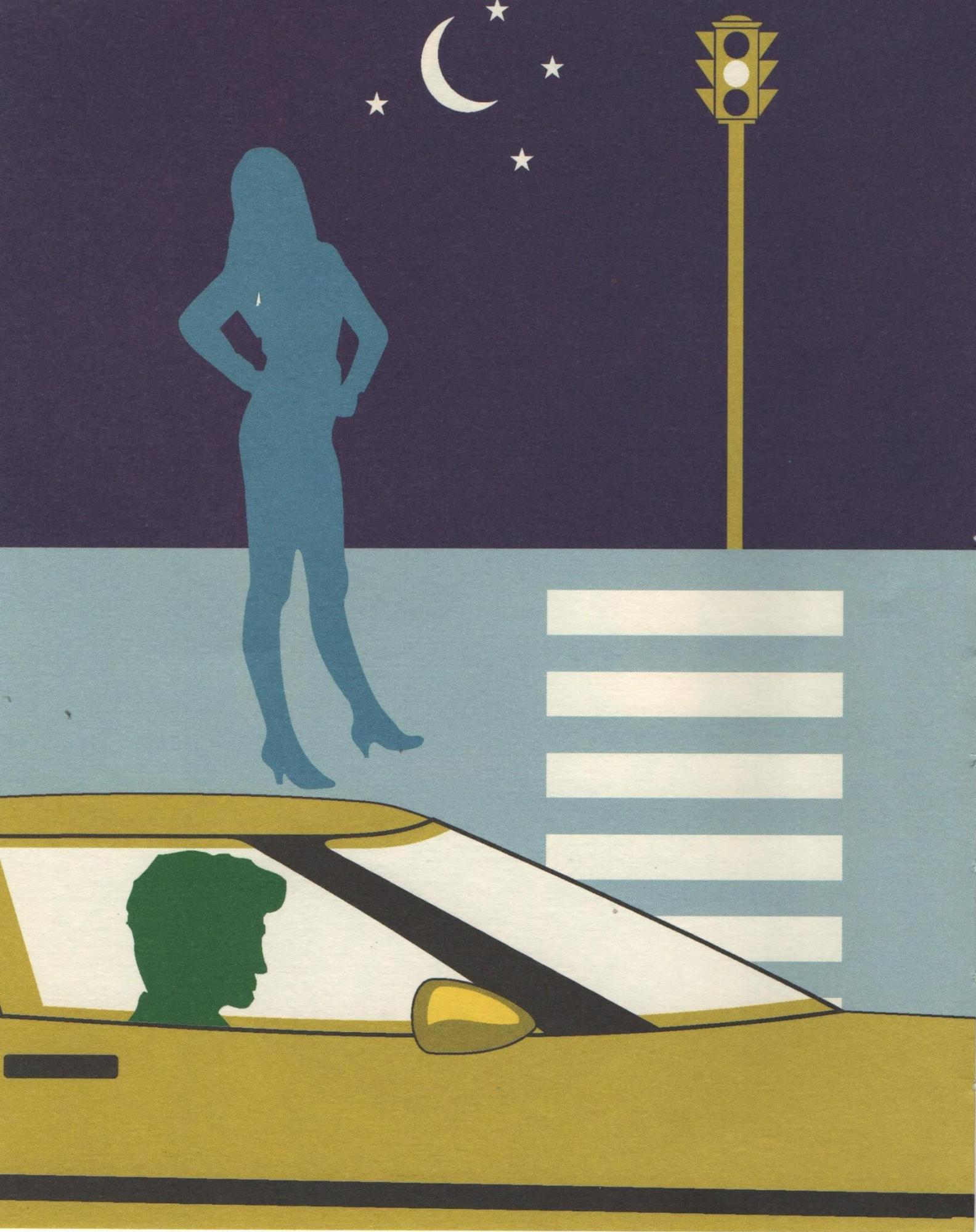
mais forte que a de Cristina e das meninas. Frequentemente coríamos para levá-lo para tomar inalação e injeções durante a noite e, ao mesmo tempo, dar carinho suficiente para que as mais velhas não invejassem a má sorte do irmão.

Depois de vividos os meses de espera, com os três filhos nascidos, reconheço ter sido sempre um pai coruja, desses que põem os filhos para dormir, permanecendo no quarto deles para contar histórias e minimizar a aflição de verem a mãe sofrendo os problemas decorrentes da gravidez.

Pensei que, com os três filhos criados, a vida não me reservaria mais nenhum outro período de nove meses. Pelo menos não tão cedo. Doce engano, pois ela traz surpresas ainda maiores: Aline, aos quinze anos, ficou grávida. Claro que minha filha se apressou um pouco. Em 2001 chegou Talita. Ela tem a cara do avô. E que me perdoe o sogro de Aline, mas me refiro ao avô materno.

Ana Carolina, Aline, Pablo e Talita – além dos que estão por vir, sabe-se lá – vêm exigir de mim, pelo simples fato de existirem, muitos outros deslocamentos.

Ainda bem.



SETE VIDAS, COMO OS GATOS

Entre 1984 e 1985, fui o engenheiro responsável por toda operação de trânsito na madrugada paulistana. Período em que circulam pela cidade um milhão e meio de pessoas. Vida noturna intensa. Gente se divertindo, gente trabalhando, gente fazendo o que não deve, também. Minha equipe era pequena. Víamos de tudo. Nesses dois anos separei brigas de trânsito, vi crimes, acidentes, quase fui atropelado num *Minhocão* interditado e vazio... Vi namorados aproveitando ruas desertas, adolescentes tirando rachas, pessoas que perderam o último ônibus, polícia trocando tiros com bandidos, gente jogando futebol em praças mal iluminadas, ciclistas noturnos. Situações próprias de um mundo à parte, como é a noite em São Paulo.

Na Barra Funda vivi episódios marcantes numa mesma avenida, a Lusitânia. Um cômico, outro trágico. Ela não é muito movimentada por essas horas. Pelo menos no que diz respeito a automóveis. O movimento lá é de outro tipo. Travestis, em trajes sumários e coloridos, aguardam clientes sob a luz fraca dos postes da avenida – mariposas “dando vorta em vorta da lampida”, diria Adoniran Barbosa. Nessa época eu testava

uma idéia nova para São Paulo: deixar os semáforos em amarelo piscante. Queria ver como se comportavam os motoristas da madrugada, numa avenida como aquela, com o semáforo daquele jeito. Foram noites ali.

Numa ocasião, dois motoristas, sem saber, me ajudaram nas experiências. No cruzamento da Lusitânia com a Rudge, por volta das 2 da madrugada, um Chevette 78 e uma Brasília 76 passaram a centímetros um do outro. Deu para notar que os motoristas não entenderam a idéia do amarelo piscante. Aliás, tive a impressão de que nem sabiam o que significava o sinal amarelo. Frearam bruscamente. Das janelas começaram a ofender as respectivas mães. Quando percebi que iam descer dos veículos para um possível confronto físico, resolvi intervir para evitar mal-entendidos, em outras palavras, apartar a briga e esclarecer tudo. O detalhe é que um deles devia ter uns dois metros de altura e desceu com uma respeitável peixeira. Quando me viu, veio em minha direção com a dita apontada para mim. Fiz o óbvio: recuei e já me preparava para correr, quando seu José, meu motorista e anjo da guarda, apareceu para acalmar os ânimos e explicar ao distinto cavalheiro o que sucedia. Sabia que, na madrugada, os motoristas são mais agressivos, mas tive ali comprovação prática.

Outra situação foi trágica. Envolveia as “mariposas”. Trabalhávamos com uma viatura igual à da polícia, amarela e preta. No começo elas ficaram cismadas. Depois se acostumaram, não ligavam mais para nossa presença. Éramos profissionais de ramos diferentes, cada um respeitando o espaço do outro. A clientela das moças era variada e discreta. O sujeito parava o carro e indagava os preços. Feito o acerto, a moça entrava. Do contrário, o freguês ia procurar outra. Mas, certa noite, mexendo no mesmo semáforo da Lusitânia com a Rudge, me assustei com gritaria e corre-corre. Caminhei duas quadras abaixo para ver o que acontecia. Quando

cheguei, cena impressionante: sangue e uma pessoa esticada na calçada, ao lado do carro. Pelo que entendi, a vítima parou o carro para acertar o programa, brigou ou tentou roubar uma das meninas, arrastando-a um trecho da avenida. As companheiras correram atrás, pararam o carro e pegaram o sujeito.

Presenciei ainda outras tragédias na madrugada.

Das mais impressionantes foi a que ocorreu numa noite quente de 1984. Eram três horas da manhã quando recebi, pelo rádio, comunicação sobre acidente numa das pontes do *Cebolão*. Engavetamento envolvendo carro e caminhão. Estava próximo ao Anhembi. Eu e o seu José. Lá fomos nós. O caminho estava vazio. Sensação estranha. Parecia que a Marginal Tietê tinha sido interditada. Logo na subida da ponte avistamos um Opala preto, de lanternas acesas, debaixo de um caminhão carregado e pesado. Seu José diminuiu a marcha, paramos ao lado. No banco da frente do Opala, dois corpos. Só dava para ver troncos e braços. O caminhão, de porta aberta, luz da cabine acesa, não tinha nem sinal do motorista. Soube depois que, de tão assustado, fugira desesperado.

Cocei a cabeça, acendi um cigarro. Chamei perícia e polícia técnica pelo rádio. Ficaria aguardando. Silêncio perturbador, só quebrado pelo som monótono do giroflex da viatura. Também ouvíamos veículos transitando ao longe, na marginal. Vez por outra passava um carro pela ponte. Reduzia a velocidade para contemplar a cena e ia embora acelerando forte, como se a fugir daquele horror. Eu, ali, na madrugada, esperando no meio do nada. Eu e seu José. Não tínhamos mais o que fazer. Seu José, sério, de olhar fixo, também rompia o silêncio com filosofia barata, daquelas que a gente costuma fazer nessas situações: “Para morrer basta estar vivo”; “é preferível perder um minuto na vida do que a vida num minuto”. E completava:

– “Pô, Ricardo, o cara devia estar a mais de 100 para se enterrar debaixo do caminhão. Deve ter sido um tranco e tanto”.

A morte ali, ao lado. Da ponte via São Paulo dormindo, alheia. Fiquei meditando, imaginando que tudo pode estar por um fio. De repente se está bem, vivendo, são, sem nada. Em seguida perde-se a vida. Pensei na fábrica de defuntos que é o trânsito no Brasil. Pensei no quanto somos frágeis, no quanto devemos procurar viver bem e aproveitar nossos minutos. Mas não sou daqueles que acreditam numa só vida e ponto. Devemos ter pelo menos umas sete vidas, como os gatos. Acredito em reencarnação, acredito que temos chances de continuar realizando coisas em outras vidas.

De certa forma sou exemplo disso. Em 1984, eu e o Newton Fiori, meu estagiário na época, fazíamos avaliações para um projeto de ressinalização do *Minhocão*, famosa e polêmica via expressa da cidade. Desde que fora inaugurado, nunca tinha visto reforma. Passava da meia-noite, o *Minhocão* já estava fechado ao tráfego. Estávamos na pista sentido Lapa, pouco depois da curva em que o elevador começa a passar sobre a avenida São João. Eu media faixas, de costas para a alça de acesso da avenida para o elevador. Ao fundo, iluminado, o prédio do Banespa. Concentrado na medição, não distingui o barulho dos carros, na São João, de outro que parecia estar se aproximando. Um Passat verde furou o bloqueio da alça de acesso que vinha da avenida e subia a toda velocidade. Por ser uma alça em curva, Newton só o viu quando estava a poucos metros de mim. Foi meu anjo da guarda número 2. Com um rápido e firme puxão pelo braço, impediu que o Passat me pegasse. Eu fiquei, mas minha primeira vida deve ter saltado, *Minhocão* abaixo.



OPERAÇÃO LATA DE SARDINHAS

Na minha vida já passei por poucas e boas. Cheguei perto do surto. Estresse que, para muitos, acaba se refletindo no coração. Já me cansei de ver caras enfartando por causa da pressão do trabalho. Até agora, graças a Deus, escapei.

Mas já estive bem perto de um piripaque total. Foi em meados da década de 1980, durante a administração do prefeito Jânio Quadros. Ele havia acabado com a CET, demitiu quase todo mundo. Quem não caiu fora foi transferido para uma outra empresa chamada Plat, que significava algo como Planejamento de Transporte e Tráfego da Cidade de São Paulo.

Eu fui trabalhar na EMTU, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, vinculada ao governo do Estado. Na época, a empresa estava terminando de construir um grande corredor de trólebus que cortava o ABCD, ligando a região à Zona Leste e à Zona Sul de São Paulo. Fui para lá no começo de 1988, encarregado de operar o sistema.

Era algo inédito no Brasil. O trólebus funciona como uma espécie de metrô de superfície, rápido e bem eficiente. Minha primeira missão era colocar a coisa em funcionamento. Não apenas contratar e treinar

funcionários, mas “treinar” o usuário para utilizar bilhetes eletrônicos.

A sede da EMTU fica em São Bernardo do Campo. Quem se lembra do final da década de 1980, também se recorda das inúmeras greves que aconteceram por lá naquela época. Em dois anos, tivemos oito greves que paralisaram todo transporte no ABCD. Isso era problemático para a gente. Houvesse o que houvesse, o sistema não podia parar. E, para manter a coisa funcionando, valia tudo: se não havia motorista, recorria-se a gerente, coordenador, quem estivesse por lá.

Apesar desse espírito de “estamos aí para isso”, numa das últimas greves que enfrentei, a situação ficou realmente crítica. A paralisação já durava quatro ou cinco dias. Todo mundo na EMTU estava nervoso, trabalhando direto, sem voltar para casa. Toda a equipe pondo a mão na massa, operando os trólebus, ônibus extras, para tentar minimizar o problema da falta de transporte. Era o caos. No meio do estresse, desabei. Fui dali direto para o Instituto do Coração, em São Paulo.

Estava me sentindo muito mal. Achava que podia ser um enfarte, derrame, sei lá. Fui colocado numa maca e aguardei no corredor. Pode parecer brincadeira de mau gosto, mas acho que foi por isso que me saí dessa. Fiquei lá, deitado, vendo tanta gente passando realmente mal, ouvia os comentários dos médicos e enfermeiras: “este aqui está muito ruim, não tem mais o que fazer”. Percebi que eu não estava tão mal assim. “Estou muito bom para estar aqui. Só preciso de um calmante e vou para casa”, pensei. Não quis saber, vim embora, com alguns tranquilizantes na cabeça.

Depois dessa experiência, adivinhe o que aconteceu? Comecei a manejar no ritmo, tomar mais cuidado com o nervoso, certo? Errado. No dia seguinte já estava doido para voltar ao trabalho. E não demorou muito para eu ter a chance de provar uma nova overdose de adrenalina.

Na paralisação seguinte, uma das mais sérias, não tínhamos pessoal suficiente para manter as linhas de tróibus. Eu tinha um certo treinamento, exatamente para esses momentos de emergência. Mas na hora em que vi que até eu poderia pegar no volante, se não aparecesse mais outro motorista, meu coração quase parou. O maior veículo que eu havia dirigido na vida fora uma caminhonete. Fui para um dos terminais ver como estava a situação. Eram seis horas da tarde. Horário de pico, filas e mais filas. Fui ajudar a pôr ordem na situação. Os ônibus, projetados para cem pessoas, estavam carregando mais de duzentas. Todo mundo apertadinho, sem se mexer, sem falar. Acho que quase sem respirar. Era gente pendurada na porta, gente para todo lado. No começo, eu saía com o motorista, orientando passageiros. A cada tranco do ônibus, os passageiros se ajeitavam como sardinhas na lata, ou como farinha no saco. Ninguém reclamava. Tudo o que meus passageiros queriam era chegar a suas casas, depois de um dia de trabalho cansativo. Eu lá, do lado do motorista. Em algumas paradas eu descia, ia até a porta traseira para ajudar a fechá-la. Colocar gente pra dentro, como um auxiliar de lotação faz hoje em dia.

Meu coração foi a mil durante todo o trajeto. Uma verdadeira prova de fogo antienfarte. Passei incólume naquele dia, passo-o em qualquer outro. Olhava aquelas pessoas, feliz por poder estar colaborando para minimizar um pouco o sofrimento do dia-a-dia – agravado pelo inconveniente da greve. Confesso que, no final daquele dia, olhei para o espelho com um certo orgulho. Foi divertido e gratificante ouvir de um passageiro: “Valeu aí, ô ‘ajudante’ de motorista! Vocês conseguiram fazer andar essa lata de sardinha cheia”. Sorri, ergui o polegar como a dizer “positivo” e tocamos em frente até a próxima parada.



UM JEITINHO AQUI OUTRO ACOLÁ...

Trabalhar no serviço público no Brasil é um constante desafio à criatividade e à imaginação. Falta material, falta pessoal, às vezes falta tudo e, para manter o serviço em funcionamento, só apelando para o velho e bom jeitinho brasileiro... É por isso que acho que não só “os nossos japoneses são melhores do que os dos outros... Também nossos funcionários públicos dão um *show* à parte quando o assunto é “sevirol”.

Digo isso com autoridade. Afinal, foram anos na CET lidando diariamente com a arte do improvisado. Não tem sinalizador? Faz-se fogo dentro de uma lata. Não tem funcionário para fiscalizar o trânsito da Marginal? Coloca-se um manequim de gesso. Nesses tempos de tanta preocupação ecológica, reciclar também deve ser palavra-chave no cotidiano do funcionário público.

Senti isso mais vivamente no início da década de 1990. Não tínhamos dinheiro para nada. Não dava para comprar cavalete, cone, nadinha. Na época eu era gerente das marginais e ficava desesperado em imaginar que a qualidade do nosso serviço poderia ser prejudicada pela falta de recursos materiais. Toda manhã ia de casa até o trabalho,

olhando aquela paisagem tão familiar, tentando encontrar uma solução para o problema que vivíamos. Um dia, quase que do nada, a luz se fez. Vi um pássaro pousado sobre um pneu velho, na margem do rio Pinheiros. Fiquei comovido com a beleza daquela imagem, a ave tão linda – sou um apaixonado confesso por esses animaizinhos – parada tranquilamente sobre aquele entulho. Não demorou um segundo para que minha mente se deslocasse da poesia para a realidade: esse pneu precisa ser retirado dali. Eureka! Encontrei a saída!

Sei que, às vezes, é difícil entender as voltas tortuosas da mente humana. Ainda mais se considerarmos a fração de segundo que nosso pensamento leva para ir de Manaus a Pequim. Ou, no meu caso, do passarinho para a reciclagem. Sim, pois essa era a solução que eu tanto procurava. Tanto pneu velho jogado – material esse que não tem aproveitamento posterior –, tanta madeira velha espalhada e nós ainda sofríamos com a falta de material? O material estava todo o tempo diante de nossos olhos. O que precisávamos fazer era coordenar o pessoal que fazia a limpeza das marginais, recolhendo esses objetos, com as equipes responsáveis pela sinalização e fiscalização das vias. Começou a aventura: passávamos recolhendo tudo o que até então era lixo e transformávamos em instrumentos para o melhor desempenho do nosso trabalho. Os tambores e pneus eram limpos, pintados e usados tanto na canalização quanto no bloqueio do tráfego. As madeiras abandonadas, depois de um bom trato, transformavam-se em cavaletes de ótima qualidade.

Tirávamos idéias do bolso do colete a todo instante. Havia um trecho na ponte do Morumbi, por exemplo, que era muito perigoso. Logo nos primeiros dias de funcionamento da ponte tinha ocorrido um desastre horrível. Uma morte, em tão pouco tempo. Estava realmente

desgostoso com aquilo. E preocupado com a segurança dos motoristas. Era uma curva no meio da ponte, logo depois de uma pequena subida e, por mais que colocássemos sinalização, os carros se aproximavam muito do muro de proteção e acabavam batendo. Tivemos, então, a idéia de utilizar alguns ensinamentos da Fórmula 1: fizemos uma barricada de pneus velhos no bico da curva. Assim, as pessoas eram obrigadas a se afastar do muro e os acidentes não aconteciam. E, mesmo em caso de alguma eventual batida, o impacto era amortecido pela parede de pneus.

O mais curioso de tudo isso é que, com toda essa coisa de reciclagem, não conseguimos resolver apenas os problemas de falta de material. O espírito do “quem não tem cão, caça com gato” tomou conta das pessoas das várias equipes, que começaram, elas mesmas, a buscar soluções mais criativas para os problemas do dia-a-dia. E, no fim, todos ficavam mais envolvidos com o trabalho e com a equipe. Havia muita vontade de se ajudarem, cada um com o que tinha à mão. Um morava perto de um borracheiro, então conseguia pneu velho. Outro era vizinho de uma madeireira e conseguia boas quantidades de serragem.

Jordão, operador de tráfego da GET-6, teve a idéia de percorrer os cemitérios da cidade para conseguir restos de vela e fazer fogo em latas de sinalização. Não demorou para que esperássemos com ansiedade o dia de Finados. Fazíamos a festa com todas aquelas velas... Também costumávamos conversar com os donos de postos de gasolina para conseguir doações de óleo queimado. E assim, de um jeito ou de outro, conseguíamos manter nossas fogueiras acesas. Não só as das marginais, mas principalmente as chamas dos nossos corações. O orgulho de ver um trabalho bem feito, de sentir que, apesar de todos os reveses, ainda estávamos conseguindo garantir um pouquinho de qualidade de vida para o paulistano já tão sofrido pelas agruras da megalópole.

Mas é claro que essa nossa “sanha ecológica” garantiu histórias engraçadas. Além dos passeios aos cemitérios – vira e mexe dávamos de cara com alguma viúva zangada com nossa intromissão ou com um casalzinho que “aproveitava” a tranqüilidade do ambiente –, um episódio pouco usual aconteceu por causa de um tambor. Uma de nossas equipes avistou um enorme, de zinco, debaixo de uma ponte. Quando os funcionários se aproximavam para recolhê-lo, foram devidamente expulsos por um homem que saltou de dentro do latão. Todo molhado e com os cabelos ainda cobertos de espuma, ele gesticulava e xingava, ameaçando o primeiro que se aproximasse de sua banheira ou que ousasse novamente interromper seu banho. Ele só se tranqüilizou depois que a equipe garantiu que o objetivo da missão não era impedir a higiene diária de ninguém.



OLHA O RICARDÃO!

Ele não era propriamente bonito. Mas tinha charme e um bigode que impunha respeito. Era sedutor, pessoas paravam e giravam ao redor dele para admirá-lo, conhecê-lo, fotografá-lo.

Tudo começou quando eu estudava uma maneira de impedir que motoristas de caminhão trafegassem pelas faixas da esquerda, nas marginais Tietê e Pinheiros. Não somente para obrigá-los a cumprir o código e as leis de trânsito, mas para garantir que a pista de maior velocidade ficasse reservada para ultrapassagens e emergências, livre dos veículos pesados.

As marginais somam aproximadamente 50 km de extensão. Seria absurdo pensar em colocar um “marronzinho” a cada 4 ou 5 quilômetros para fiscalizar o cumprimento da referida norma, pois outros pontos ficariam desfalcados.

Pesquisei.

Vi uma notícia curiosa. Na Inglaterra, a polícia colocava em alguns pontos das estradas uma madeirite pintada, em escala natural, com a forma de uma viatura e de um guarda. Semelhante à idéia dos bonecos infláveis para permanecerem como acompanhantes das mulheres, nos

carros, como forma de prevenção de crimes e abordagens indesejáveis. Esta experiência foi iniciativa de algumas empresas européias, acho que francesas, que comercializaram o produto, digo o “amigo”, que deveria ser vestido de acordo com o gosto de sua proprietária.

A matéria dizia que o espantalho funcionava bem.

Tive um estalo: reuni minha equipe, com o Paulinho Viana à frente e, sem dizer nada, ordenei que fôssemos todos à rua São Caetano, a rua das noivas em São Paulo.

Meu pessoal fazia cara de interrogação. Não agüentei a expectativa e, no meio do caminho, resolvi revelar meu plano. Paramos numa das lojas e contamos a estratégia ao comerciante. Precisávamos de um manequim. De preferência, doado em prol do bem comum.

O homem sorriu com naturalidade, quase pondo a perder, em nós, a originalidade do projeto. Disse que tinha o que procurávamos. O boneco não era novinho em folha, nem em gesso. Só tinha meio corpo, faltava um braço e tinha um rasgo no rosto, mostrando o branco do material sem acabamento. O defeito contribuía com a realidade daquele ser, parecendo-nos uma cicatriz. Tudo muito conveniente, pois aquilo poderia ser visto como marcas do tempo e da experiência, já que ninguém escapa ileso da vida.

A produção do clone da CET foi mesmo artesanal: o comerciante fez os remendos, arranjou outro braço e nosso oficial ficou inteiro e potente para conter abusos de motoristas.

Assim nasceu o boneco-funcionário mais famoso da CET, a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo. Figura de forte impacto em homens e mulheres, misto de atração e medo, conquistando, de qualquer modo, o respeito dos transeuntes.

Antes do boneco, quando começamos a dispor alguns funcioná-

rios às margens do rio, houve algumas multas que não obtiveram um resultado prático, que só poderia decorrer da consciência dos motoristas, num processo auto-educativo, de contenção de impulsos e de solidariedade humana.

Na implantação do projeto, para ampliar sua visibilidade, em respeito ao seu histórico de modelo, assíduo nas vitrines do Bom Retiro, colocamos um tablado de madeira a um metro do chão.

Os primeiros resultados já o promoveram a funcionário-padrão. Seus traços materiais e humanos, como os óculos escuros, levavam os motoristas para a direita. A experiência profissional do boneco das marginais era francamente favorável à sua nova meta: desfilarem pelos 50 km de pista, atrair olhares atentos e invejosos – “como seria melhor multar do que ser multado” –, ser notável e notado em todos os metros da passarela. Ser alvo das atenções para que os veículos leves pudessem fluir, sem ultrapassar os limites de velocidade. O boneco também garantia isso.

Mas bacana mesmo foi quando a grande imprensa descobriu o boneco. Era um segredo nosso, descoberto por um repórter abelhudo. Virou astro de tv. Tivemos que fazer uma coletiva de imprensa para falar do projeto. Uma repórter da Folha da Tarde comentou com o presidente da CET: “Eu não posso noticiar a iniciativa, chamando-o de ‘boneco da CET’. Ele precisa ter um nome!”

Mais do que um nome, ele precisava de identidade e personalidade. Uma imagem que fosse compartilhada por pessoas e jornais. O argumento da jornalista obteve uma resposta clara do presidente: “Então vamos batizá-lo de Ricardão, em homenagem ao seu criador”.

Olhei incrédulo para ele. Jornalistas olhavam para mim, com um riso maroto, de canto de lábio, como se pensassem: “Ricardão, hem!”. Não sabia o que dizer, ria amarelo.

Toda essa história transformou minha vida. Foram 3 meses de fama.

Vale pensar sobre a popularidade que um objeto não-humano conquista. Os próprios motoristas, cientes do equipamento e do projeto, ainda assim reafirmavam o “efeito Ricardão”. Quem saberá quando um marronzinho de verdade ou “ele” estará de plantão na cabine?

No *reality show* da vida, a hipótese de estarem sendo observadas pode acionar, nas pessoas, o pedal da autocensura, antecipando uma crítica que elas poderiam estar fazendo a terceiros ou a si mesmas. No domínio particular do carro, como se cada um estivesse a sós, surpreende-se com a possibilidade de que todos estão nas ruas, vendo e sendo vistos. A revisão do próprio comportamento ante a perspectiva do boneco, parece ser bem descrita pela imagem do nosso olho pairando sobre nós mesmos. Olho encoberto sob a égide do Ricardão.

O boneco que virou amigo das crianças e que ganhou outras versões – articulado e falante, ou o inflável, com 10 metros de altura, instalado nos cruzamentos mais perigosos da cidade – foi compulsoriamente aposentado neste ano de 2002. Apresentei meus protestos. Não que eu tivesse algum sentimento como o do Gepetto, pai e criador do Pinóquio. Mas porque o rapaz era eficiente mesmo.



HERÓIS DA CET

Pode ser que você ache que o que vou contar aqui se pareça com uma história de ficção, com enredo superestimado, querendo dar maior importância aos fatos. Mas não é. Quero fazer justiça a tantos que trabalham arduamente pela coletividade, muitas vezes sem serem (re)conhecidos pela população.

Vivenciei episódios marcantes, trabalhando no trânsito de São Paulo. Alguns relacionados a enchentes. Rio transbordar é coisa da natureza. O homem é que desviou suas águas para que o curso ficasse em linha reta e com autopistas às suas margens. Assim, quando chove muito, a água invade sem pena o asfalto.

Difícil é criar desvios de tráfego para que ninguém fique preso no alagamento, conseguindo liberar a área a tempo, aliviando a todos. Quando gerenciei a GET- 6, fiz vários simulados, deixando os funcionários em alerta, afirmando que o rio transbordaria em duas horas. Simulamos para que, no ato, no momento do transbordamento, tivéssemos êxito na retirada de motoristas dos tetos dos automóveis, enfim, aquelas cenas críticas e típicas.

A CET desenvolveu mecanismos de ajuda, mesmo na ausência do Corpo de Bombeiros, por intermédio dos amarelinhos ou marronzinhos, funcionários reconhecidos pelas cores de seus uniformes.

Uma estratégia bastante eficaz foi a utilização do *hovercraft*, barco que desliza sobre uma bolsa de ar, patinando sobre mar, rio, grama ou asfalto. Numa das enchentes mais conhecidas de São Paulo, na esquina da rua Alvarenga com o portão principal da USP, tivemos um grande salvamento. Dezoito pessoas ficaram isoladas no telhado de uma loja de móveis, situada exatamente na fatídica esquina. Levamos a noite toda para retirar a todos. Só cabiam duas pessoas na parte da frente e outras duas na parte de trás do “autobote”. A operação foi bem sucedida.

Nossa preocupação e meta é trabalhar por antecipação para não deixar o usuário sofrer. Podemos até causar transtornos para não deixar ninguém em situações como as que ocasionalmente ocorrem no Anhangabaú, nas marginais ou próximo à entrada da Cidade Universitária.

Na gerência central da cidade há o Vale do Anhangabaú, que foi projetado para ter dezoito bombas funcionando ininterruptamente e evitar alagamentos. Várias vezes chegamos a fechar a boca gulosa do túnel, interrompendo o tráfego. Fechávamos a passagem devido à iminência do risco, porque não queríamos ninguém preso, acuado, em pânico, tragado pelas águas.

É preciso perceber que o profissional se expõe ao tomar uma atitude radical por prevenção. Torna-se Deus ou o próprio diabo. Melhor se chover e se confirmarem suas previsões, quando será aclamado publicamente. Ao contrário, se não cair uma gota sequer, ele se torna o causador de um grande transtorno viário, tendo até que pagar para expor, nos meios de comunicação de massa, suas justificativas, as razões da *medida desmedida*, isto é, o exagero da causa, excesso de cautela. “*Cidade fica congestionada por meia dúzia de gotinhas de chuva*” seria uma manchete provável nos jornais do dia seguinte.

Sou sempre favorável às ações preventivas, que evitam prejuízos maiores e poupam vidas.

No Brasil, a principal fonte de defuntos é o trânsito. Mesmo dentro da CET já perdemos amigos.

Há algum tempo, um colega nosso, Lucio Formigoni Filho, estava abrindo uma pista reversível, na avenida Radial Leste, de motocicleta; foi atropelado por um carro na contramão e lançado para a outra pista. Foi o suficiente para passá-lo ao segundo andar, como costumamos dizer.

O José Luís Antonio Barrozino faleceu enquanto viajava, como passageiro de um motorista que dormiu ao volante. Estava voltando para casa depois de um plantão na madrugada. Estranha ironia do destino...

O terceiro caso ocorreu quando Vagner Freitas de Jesus, multando um veículo, na Francisco Morato, por desacato à sua orientação de não trancar o cruzamento nem parar na faixa de pedestres, recebeu um tiro do motorista, um funcionário público que dirigia o automóvel. Três casos de morte trágica, como todas as que ocorrem no domínio do tráfego.

Os amarelinhos têm exatamente uma década de existência e conseguem coibir a maioria dos acidentes. Quando quebra um carro, falta combustível, o motorista está perdido ou precisa de um caminho novo, existe esse anjo da guarda para ajudar os passantes. São um bom exemplo de proteção à população, tranquilizando motoristas em apuros somente pelo ar de sua graça, por sua aparição providencial.

Há funcionários que se ocupam da remoção de todas as interferências possíveis para que o trânsito flua. Criam novos vasos comunicadores nas situações de obstrução, fazendo fluir o sangue que corre nas veias da cidade. É o que fazem os marronzinhos, protagonistas da história viária do município de São Paulo.

Mas uma das páginas mais heróicas foi também vivida numa en-

chente no Anhangabaú. Naquela ocasião, o trânsito fora bloqueado a tempo. Um único automóvel escapou ao cordão, ficando no túnel. A água estava no teto do carro. Um marronzinho, J. Nascimento, que pode ser considerado uma pessoa comum, jogou-se imediatamente na água. Nadou vários metros na imundície líquida, conseguindo ficar ainda mais marrom, logrando alcançar e retirar a senhora e a criança que a acompanhava. Um herói. Herói que fica famoso e brilha nas páginas da imprensa nos primeiros dias após o acontecido e que pode ser esquecido logo depois. Herói por instantes e que depois perde o rosto e o nome, num *flash*, voltando ao anonimato do seu trabalho até a próxima grande conquista que também enche sua vida de significado.

Outros conduziram trabalhos de parto, na poltrona dos automóveis ou no asfalto mesmo. Fizeram remoções históricas e brilham como estrelas no céu desta cidade. Passamos apressadamente por tantos deles nas ruas e avenidas, sequer imaginando a capacidade que têm, numa cidade como São Paulo, de articular áreas metropolitanas, que em torno de si, comportam um contingente inimaginável de veículos. Venhamos e convenhamos: não era sequer para andar, quem dirá fluir!



taxi

VOU DE TÁXI

Ficar íntimo de uma cidade como São Paulo requer tempo, paciência, paixão, sofrimento e muitos, muitíssimos, quilômetros rodados. Passei por tudo isso anos a fio, especialmente pelo último quesito. Não apenas andei de um ponto a outro da cidade. Observei caminhos e entornos, conheci de perto seus dramas diurnos e noturnos. Desvendei segredos, cantos escondidos. Conheci-a por dentro. Percorri avenidas, túneis. Andei pelos subterrâneos da Paulista, antes de haver metrô. Vislumbrei, de helicóptero, a urbe gigantesca. Esquadrinhei, várias vezes num mesmo dia, o trecho São Miguel - Santo Amaro, Santo Amaro - São Miguel. De marginal a marginal, Tiête-Pinheiros, Pinheiros-Tiête. Indo e voltando. Noite e dia, dia e noite. Posso dizer que conheço muitíssimo bem esta cidade.

Mas existe um ser mais completo, que faz tudo isso e muito mais, diariamente: o taxista. Ele tem a cidade na palma da mão, sem ter precisado andar de helicóptero ou pelos subterrâneos da Paulista. É um ser que conhece o corpo e a alma desta cidade. Aliás, isso é válido para qualquer cidade. É com taxistas que se conhece um lugar de verdade, em todos os sentidos. Inclusive quando esticam o caminho além do ne-

cessário. De fato, eles conhecem os meandros, os buracos das ruas, os sotaques, os semáforos demorados, os caminhos mais curtos – os mais longos... –, os restaurantes mais procurados, as paisagens mais bonitas, as últimas novidades da política, do mundo policial, do futebol, da novela. Convivem e trocam informações com todo tipo de gente: executivos, viajantes, donas-de-casa, bêbados, assaltantes, estrangeiros, prostitutas, noctívagos, amantes, estudantes, políticos, artistas, meninos de rua. Um ser completo misto contraditório entre o profundo conhecedor da cidade, e o indivíduo que acredita e espalha todos os seus mitos.

Há tempos tenho o hábito de andar de táxi por São Paulo ou por qualquer outro lugar onde esteja trabalhando ou passeando. São os que mais consulto em minhas pesquisas. Toda vez que bolava algo novo na cidade – mudanças de sentido, faixas reversíveis, nova sinalização – pegava um táxi, às vezes dois. Disfarçado de passageiro, sondava:

– “Pôxa, mudaram a mão por aqui! O senhor acha que melhorou?”.

– “Sim, melhorou muito”, respondia o taxista. “Até que enfim. Agora, a gente pode pegar a esquerda e chega mais rápido à avenida. Antes tinha que dar tremenda volta”.

Eu sorria por dentro, disfarçava a satisfação. É verdade que algumas vezes também ouvia outras coisas:

– “Melhorou nada. Eu queria saber o que é que o cara que inventou isso tem na cabeça”.

Recebia a bronca mas também levava a dica:

– “O melhor era ter mudado a mão da outra avenida e”.

Também testava taxistas:

– “Eu quero ir à rua A com a rua B”.

O sujeito nem sabia direito onde era, pegava um caminho, ia meio no cheiro, encontrava. Impressionante.

Já fiquei horas rodando de táxi, saltando de um para outro. Em Paris, participando de um evento sobre trânsito e transporte, tinha a tarde livre depois de uma manhã de palestras. A entidade organizadora programou um passeio pela cidade para os participantes. Tinha até guia que falava português. Resolvi não ir. Saí do hotel e peguei um táxi. O motorista era argelino, arranhava muito mal o inglês; e eu, o francês. Com a ajuda de um guia de conversação para turista, expliquei que queria dar uma volta pela cidade. Lá fomos nós. Torre Eiffel, avenida Champs Elysées, Arco do Triunfo, Museu do Louvre. Vi tudo. Os taxistas de Paris têm fama de serem muito antipáticos e grossos. Este não era. Perguntava coisas sobre o Brasil. Íamos nos entendendo na medida do possível. Entrando na praça da Bastilha, redonda e movimentada, me perguntou com que trabalhava. Disse que mexia com trânsito e transporte. Não sei exatamente o que ele entendeu, sei que o rapaz ficou alucinado, começou a dar voltas em torno da praça, sem parar, apontando sempre para o mesmo lugar. Já estava ficando tonto e ele falava cada vez mais rápido e mais alto, misturando francês, inglês e árabe. Na quarta ou quinta volta pedi que parasse:

– *Arretez, arretez!*

Parou espantado, me olhando. Paguei, agradei e saltei do carro. Ele só olhou sem dizer nada. Foi embora.

Não desisti. Peguei uma rua perpendicular à praça e parei outro táxi. Um senhor gentil me abriu a porta. Pelo que entendi, perguntou em francês para onde iríamos. Puxei meu guia de conversação de bolso e expliquei, a meu modo, que não falava francês direito. Quando ia dizer o que queria, deixei cair o guia debaixo do banco e disse em português: “droga, meu guia!”.

– “O *senhore* é do Brasil?”

Pois não é que o motorista era um gajo da cidade do Porto, há 15 anos motorista de táxi em Paris? Fiquei aliviado. Conseguira o informante

ideal para conhecer a cidade. O senhor Antônio Pedro da Figueira rodou comigo uma hora e meia por Paris. Falou da cidade, dos costumes, dos turistas, do trânsito e dos motoristas. Não correspondia à imagem do taxista parisiense típico. Seu Antônio era a simpatia em pessoa. Como a maioria dos portugueses, tinha parentes no Brasil. A situação mais curiosa aconteceu quando passávamos por um bairro de casas baixas e antigas com ruelas estreitas. Entramos por uma rua sem saída. Chamei a atenção dele:

– Senhor Antônio, esta rua não tem saída.

Ele me olhou pelo espelho, com cara de espanto, manobrando o carro.

– Como, *senhore* Ricardo?

– Esta rua não tem saída.

– Não tem saída!?

Seu Antônio saiu por onde entramos e olhou para mim, como que indagando o que eu quisera dizer com aquilo. Seu espanto fazia sentido. Entendi o óbvio. Não existem ruas sem saída.

No fim, acho que aprendi mais sobre o trânsito parisiense com seu Antônio que com meus colegas franceses. Ainda tive boas experiências em Madri, Lisboa, Roma, Milão, Londres, além de Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre, Belo Horizonte e outras.

Todas foram úteis quando criei projetos para taxistas no IHTT – Instituto de Humanização do Trânsito e Transporte – , entidade que fundei em 2001. O que mais fez sucesso foi o *Taxista da Família*. Uma idéia simples e funcional. Em tempos bicudos como estes, nos quais a violência e a insegurança prosperam, sem falar no trânsito caótico de cidades como São Paulo, pensei em cadastrar motoristas de táxi que pudessem executar serviços como levar filhos à escola, pessoas ao médico, buscar compras no supermercado etc. Para taxistas significava freguesia garantida. Para usuários, tranqüilidade e segurança. Sem falar da oportunidade de colocar a conversa em dia. E pra isso, nada como um amigo taxista.



MINHA RODA-VIVA E AS PIZZAS

O jeito como cada pessoa vive, o que faz, come, fala ou veste, certamente se relaciona com a profissão que abraçou. Afinal, passamos “75%” do nosso tempo trabalhando e os problemas que aparecem e se impõem também estão relacionados a ela.

Minha vida profissional sempre foi uma constelação de circunstâncias acidentais: obras nas pistas, semáforos quebrados, engarrafamentos, chuvas previstas e imprevistas, enchentes, colisões e até mortes. Muitas vezes me obrigaram a passar a noite no trabalho, sem dormir, comer ou ir para casa.

Deixar de comer, no meu caso, é improvável. Embora, muitas vezes, tenha trocado um bom prato de comida (daqueles que aparecem fotograficamente no pensamento quando estamos com fome) pelo primeiro sanduíche que aparecesse no caminho.

Nas malhas do provável, somos capazes de deduzir qual a refeição mais freqüente e apreciada por um cidadão a partir dos lugares por onde passa e convive. Em São Paulo, tal mapeamento pode ser feito pelo nome do bairro:

Liberdade? Sushis, Sashimis ou Yakisoba.

Bexiga? Macarrão com polpetas, pães recheados com lingüiça e, óbvio, *nostra pizza!*

É possível optar, vez por outra, independentemente do bairro, pelo famoso cachorro-quente à moda (sabe-se lá de quem!) ou, se preferir, pizza de cachorro-quente. Descobri a iguaria em São José dos Campos. Vem com catchup, salsicha e batatinha. Não é recomendável para estômagos sensíveis.

Mas pizza ultrapassa conveniências. Embora o prato e o ritual urbano da pizza sejam unanimidade, eles podem ser fortalecidos por atalhos oportunistas: *Já que faremos o retorno na próxima ponte, que tal se...?*

Essa preferência paulistana elimina aquela indecisão, comum quando estamos no carro, de nos perguntarmos sobre onde comer. O máximo da complicação é decidir entre vários aspectos implicados: qualidade, proximidade, horário de funcionamento, preço, estacionamento no local, atendimento. Benditos italianos! Trouxeram para o Brasil o gosto por essa massa recheada com molho de tomate e diversos tipos de mussarela, que encontramos à venda em qualquer bodega. E quem inventou que pizza na Itália é ruim? Isso é despeito. É verdade que superamos em muitas coisas a *mamma Itália*. É nossa a pizza de Catupiry. E eles nos reverenciam. Comi em Roma uma *pizza brasileira*. Fabulosa: brócolis, palmito e mussarela.

Fui muito à Itália. Provei pizza boa em toda parte. No Brasil, conheço pizzarias de norte a sul. Pretendo um dia escrever o roteiro das melhores do país. Até criei um método para avaliar pizzas. Quando não se conhece o estabelecimento, a dica é pedir a clássica mussarela. É paixão ou decepção à primeira mordida. Se o material é bom – queijo, tempero do molho, consistência e espessura da massa – uma mordidinha básica permite avaliar sua qualidade (ou a falta dela).

Até criamos uma classificação, eu e meu fiel escudeiro, o arquiteto Ricardo Pires, companheiro no DER. Desde que começamos a viajar a trabalho pelo Estado, sempre acabávamos jantando numa pizzaria. Resolvemos fazer um *ranking*, que hoje espalhamos pelo Brasil. Damos notas por garfinhos. Virou folclore dentro do DER. Avaliamos começando pela de mussarela, como disse. Pizza classe A ganha cinco garfinhos, podendo ainda acompanhá-los um “com louvor”. As sofríveis recebem um garfinho. Muitas vezes, nenhum. Média obtida pelas pizzarias baianas. Em Natal, saboreei uma das melhores pizzas do mundo. Fruto da sociedade de um italiano com um brasileiro. Por incrível que pareça, foi lá que experimentei, pela primeira vez, a pizza de rúcula com tomate seco. Combinação boa, embora não me faça bem devido a um problema no esôfago.

Eu moro na Móoca, em São Paulo. Bairro conhecido por suas pizzarias. Foi aqui que Pires e eu encontramos uma das melhores do mundo: Pizzaria São Pedro, ao lado do estádio do Juventus. Digo isso de boca cheia e qualquer coisa é motivo para eu ir lá: reunião de trabalho, encontro com a família, amigos, gente que vem conhecer São Paulo. Arrumo sempre uma desculpa. Não que deixe de freqüentar pizzarias no Bixiga, Jardins, Moema e outros bairros. Mas a São Pedro é caso de amor antigo, onde me sinto em casa.

Também em Araçatuba, Carlos Valdeviezo, o Carlão, engenheiro da Unidade Básica de Atendimento do DER em Valparaíso, me disse que havia na cidade vizinha, Penápolis, a melhor pizza do mundo. Fiquei curioso, desconfiado. Carreguei o Ricardo Pires comigo, fomos conhecer. No local indicado havia uma casinha de madeira, bem rústica. Era a pizzaria *Roda-Viva*. Uma senhora, dona Ilse Joana Wahnfried, preparava a massa e cuidava do caixa. Tinha jeito de ser a proprietária. Uma moça atendia as mesas e outra senhora ajudava controlando a pizza no forno. O cardápio oferecia quatro ou cinco sabores, no

máximo. Sem direito a pedir qualquer combinação diferente, como nos disse, laconicamente, a atendente. Uma placa alertava os fregueses: “Atendimento das 20 à meia-noite, somente”. Pizza demorada. Não dá nem para pedir um guaraná com laranja. Se quiser, é só guaraná e pronto.

Ela finalmente vem. De longe o aroma provoca o estômago, que se mexe ou ronca. Sensação indescritível. Cinco garfinhos com louvor!

Virei freguês. Há três anos a freqüento. 500 quilômetros de estrada, percorridos com prazer. O equivalente à distância Rio-São Paulo. Já fui de São Paulo à Penápolis, um dia antes do previsto pelo *trabalho do asfalto*, só para deglutir uma senhora pizza na *Roda-Viva*.

À meia-noite em ponto ela fecha. E não adiante chegar às 19:30. Só será atendido às 20. Toda a rigidez do atendimento fica atenuada pelo sabor da pizza. Sempre quis saber o segredo. Cadê a coragem de perguntar àquelas senhoras? Certa vez resolvi enfrentar a cara séria da dona do caixa. Perguntei qual era o segredo da pizza. Ela ficou pensativa, como a se lembrar da receita. Depois disse:

“Olha, eu faço assim meio a olho. Vai farinha, água ...” Com um acanhado sorriso, doce como o da avó da gente, completou: “a diferença é o amor com que eu faço a pizza”.

Foi um balde de água fria. Melhor dizendo, quente. Quem podia imaginar tamanha doçura na sisuda senhora? Até tirei fotos. Ela me contou toda a história da pizzeria. O nome é uma homenagem a Chico Buarque, autor de *Roda-Viva*. E pensar que eu fiquei quase três anos com medo dela!

Posso dizer de pronto que, na *roda-viva* da minha existência, os grandes deslocamentos que fiz tornaram-se imperiosos pela ação insistente dos mesmos fatores: passarinhos, namoradas ou pizzas. Prosaicos, sem dúvida. Mas muito saborosos.



REVOLUÇÕES NA DERSA E NO DER

Cuidava de aproximadamente 50 km de vias expressas quando em São Paulo era o gerente das marginais Tietê e Pinheiros, na CET. Fui para a DERSA em meados de 1998. De uma tacada só passei a cuidar de 400 km de rodovias. Pouco depois, no DER, era responsável pela operação de 20.000 km de estradas. O tamanho de minhas tarefas foi aumentando em progressão quase geométrica!

Quando cheguei à DERSA, confesso que me assustei com a situação que encontrei lá. Era a maior empresa rodoviária do país, com um corpo técnico qualificado, mas desanimado, desmotivado, sem perspectiva. Durante anos, eles tinham sido os melhores na manutenção e operação das estradas estaduais. De repente, ocorreram as concessões: Anhangüera-Bandeirantes estava sob administração da AutoBan; Anchieta-Imigrantes, da Ecovias. Com a DERSA permanecia apenas o Sistema Trabalhadores, o menos lucrativo e menos movimentado de todos, composto pela Ayrton Senna e Dom Pedro I. O clima estava mais para lá que para cá. Eles pensavam: “qual vai ser nossa função agora? A DERSA vai fechar as portas?”. Assumi a diretoria de operações da empresa e logo vi que precisáva-

mos de uma correção de percurso. Tudo bem ser os melhores em operação de estradas, mas que tal sermos os melhores na “manutenção” das pessoas? Devíamos nos preocupar, em primeiro lugar, com o conforto e a segurança do usuário, depois com o resto. Na verdade, vendo tudo aquilo, tive um estalo. Por que não montar uma empresa-espelho, administrada pelo Estado, que servisse de parâmetro e laboratório para que o próprio governo pudesse conhecer, de fato, os custos e os benefícios das rodovias concedidas à iniciativa privada? Fui à luta. Procurei deputados, secretário de transportes e até o governador Mário Covas para vender a idéia. Depois outra questão extremamente difícil. Convencer e motivar funcionários de que aquilo podia dar certo. Na verdade, a desmotivação dava o tom na companhia.

Percorri todas as bases operacionais da DERSA, além da sede, no bairro do Itaim, em São Paulo – conversei com todos os funcionários da empresa. Trouxe esperança, lancei desafios. A DERSA deveria continuar a existir e tornar-se exemplo. A única forma de fazer isso era mostrar serviço.

Tratava-se de um desafio também para mim. Como disse, antes eu cuidava de 50 km das mais movimentadas e agitadas avenidas do país, trânsito urbano. O mais perto de água a que eu chegara era estar próximo dos rios Tietê e Pinheiros, ou andando de *hovercraft* durante as enchentes. Agora seriam 400 km de rodovias, travessias marítimas em balsas – todas deficitárias – e até a administração de um porto, o de São Sebastião. Mas, para quem nasceu em Santos, porto e balsa não são propriamente novidades.

Trabalhando a motivação, montei um programa de requalificação que atingiu 100% do pessoal. Havia antigos funcionários do extinto Departamento Hidroviário do Estado que estavam literalmente encostados, abandonados, sem atividade. Não faziam absolutamente nada, muitos nem compareciam ao local de trabalho. Eram estatutários. Pois até

estes funcionários consegui trazer de volta. Mexi com 600 pessoas. Foi um trabalho conjunto, dos funcionários e meu, e assim conseguimos manter e transformar a empresa.

Um exemplo prático do que isso significou foi a campanha de conscientização de pedestres e ciclistas na rodovia Ayrton Senna. Decidimos que tínhamos que baixar os índices de acidentes, em especial de atropelamentos. Fico orgulhoso ao dizer que, nos quatro anos que dirigi a DERSA as metas foram plenamente cumpridas. Fechamos o ano de 2001 com 20% menos mortes do que em 1998. Aos poucos, a idéia de que também éramos responsáveis pelas vidas que passavam pela rodovia foi contagiando o pessoal. Começou a virar uma competição, não podíamos atingir os índices do ano anterior. Num determinado momento, o envolvimento de cada funcionário era tamanho que um deles chorou no dia em que soube de um atropelamento. Mas, graças a tudo isso, atingimos a marca de 73 dias sem morte na rodovia. Ainda hoje é um recorde. Mas eu torço para que seja quebrado o mais rápido possível por aquela brava gente.

Guardei com orgulho essa história. E esse processo funcionou tão bem que acabei sendo convidado para repeti-lo no Departamento de Estradas e Rodagem, o DER. Esse órgão tinha como única preocupação trabalhar com a infra-estrutura, construir e manter estradas. Costumávamos brincar dizendo que a coisa mais chata no DER era ter que abrir uma estrada ao tráfego. Os carros iam estragar aquela bela obra, todo aquele asfalto lisinho e retinho, com faixas de sinalização novinhas. Mas, brincadeiras à parte, eu tinha que mudar a mentalidade. O DER também estava se extinguindo, já que construir e conservar estradas também estava sendo terceirizado. Deveria convencer o corpo técnico, treinar e requalificar funcionários. A diferença era que o DER operava cerca de

84% da malha rodoviária do Estado, ou seja, 20.000 km, e possuía 6.000 funcionários. Foi outra revolução.

Mudamos o DER, que deixou de cuidar apenas da infra-estrutura e virou também operador. Encontrei funcionários com cerca de 60 anos, só esperando aposentadoria e que, de repente, se motivaram, se sentiram úteis novamente. Esse foi o maior mérito: motivar e revitalizar pessoas. Fazer uma revolução administrativa. Tão forte, que nosso grupo no DER acabou por montar, no Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, o primeiro curso técnico em Operação Rodoviária e ganhou o prêmio Volvo de segurança, sem nem mesmo inscrever o projeto.

Na DERSA ou no DER a troca de experiências foi muito significativa para mim, pessoal e profissionalmente. Aprendi muito e também deixei minha contribuição. Percorri e conheci cada pedaço do Estado de São Paulo. Vi de perto as diferenças regionais. Conheci pizzarias maravilhosas. Não tem jeito. Quem é do ramo, mexe com trânsito, transportes, estradas, sabe que temos um pouquinho de sangue cigano. Estamos sempre querendo mudar e melhorar as coisas, viajar e conhecer tudo. E justamente para que as pessoas possam fazer a mesma coisa que a gente, trabalhando ou passeando: viajar e conhecer tudo.



HUMANIZANDO RUAS, AVENIDAS E ESTRADAS

Quem nunca se irritou com aquela mãe “zelosa” – que pára em fila dupla na porta da escola do filho – que atire a primeira pedra. Por mais que elas tenham desculpas e continuem se justificando com o infalível “é só um minutinho”, continuo achando essa situação inaceitável. Será que ela não pensa que, além de prejudicar o trânsito, está contribuindo para aumentar a poluição do ar que seu filho – e os demais – irão respirar? E o pior é que esse não é o mais sério dentre os absurdos que acontecem diariamente no trânsito das cidades e estradas.

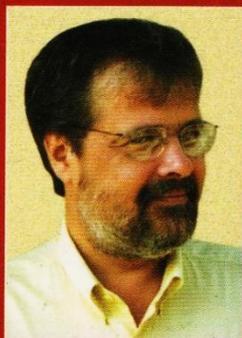
Tanto tempo “apreciando” barbaridades, que eu já devia estar acostumado. Mas ainda não consigo. Em todos esses anos, minha preocupação principal foi com o usuário do sistema viário. Aquela pessoa que todos os dias pega o carro ou um transporte coletivo para ir até o trabalho e é obrigada a passar por vias esburacadas, congestionadas, alagadas, enfrenta toda espécie de contratempo. E ainda é obrigada a agüentar motorista mal-educado, mal-preparado. Tornar a vida desse usuário um pouco menos sofrida sempre foi meu objetivo. Foi assim na CET e também depois, quando fui convidado a assumir uma diretoria na DERSA e

no DER. Esta também foi minha motivação para criar o Instituto de Humanização do Trânsito e Transporte (IHTT), em julho de 2001.

Uma coisa me chamou muito a atenção logo que comecei na DERSA. A empresa tem uma base operacional em Atibaia, às margens da rodovia D. Pedro I. Certa vez, na altura do quilômetro 70, vi uma placa meio enferrujada, que dizia: "Dersa, humanizando estradas". A frase provocou um estalo. Era exatamente o que eu achava que devíamos fazer. Humanizar nossas relações com o usuário, torná-lo centro do nosso trabalho, não mais coadjuvante.

Intimamente ligada a essa experiência está a criação do IHTT. Hoje o Brasil tem um prejuízo anual de 10 bilhões de reais, gastos por conta de pessoas acidentadas, mortas ou invalidadas no trânsito. Em vez de combater o mal pela raiz, o que se faz é incentivar a indústria da multa, para arrecadar o dinheiro necessário para pagar esses gastos. É a maneira errada de administrar a coisa e temos de mostrar isso ao poder público. Mostrar que apenas a educação para o trânsito e a mudança de certos comportamentos (errados) podem transformar essa situação.

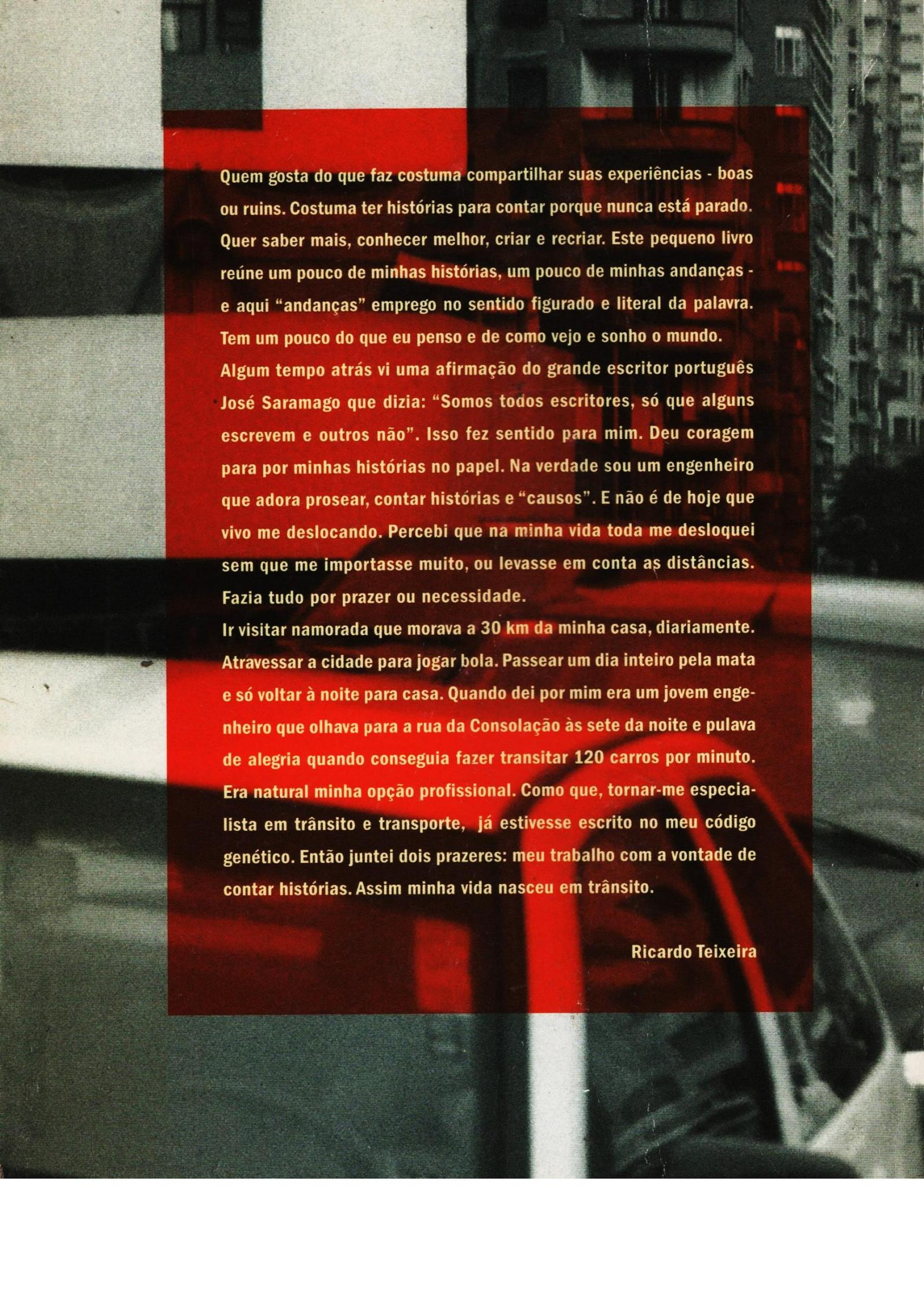
Por isso, queremos que o Instituto seja uma espécie de Procon do usuário do trânsito. Um lugar onde o cidadão vá receber a orientação adequada para cobrar seus direitos e exigir melhorias para sua comunidade: um instrumento de "desburocratização" do trânsito. Queremos também atuar na educação para o trânsito, não só do adulto, mas principalmente da criança e do adolescente. O IHTT ainda é um projeto nascente, quase imberbe. Mas, mais do que isso, é uma batalha pela conscientização de todos nós, de toda a sociedade.



RICARDO PIRES BASTOS

Ricardo Teixeira é engenheiro, ex-gerente da área operacional da CET e da EMTU. Entre 1998 e 2002 foi diretor da DERSA e do DER-SP. Atualmente preside o IHTT (Instituto de Humanização de Trânsito e Transporte), ong sediada em São Paulo e que trabalha com projetos de melhoria do trânsito e transporte em cidades brasileiras.





Quem gosta do que faz costuma compartilhar suas experiências - boas ou ruins. Costuma ter histórias para contar porque nunca está parado. Quer saber mais, conhecer melhor, criar e recriar. Este pequeno livro reúne um pouco de minhas histórias, um pouco de minhas andanças - e aqui "andanças" emprego no sentido figurado e literal da palavra. Tem um pouco do que eu penso e de como vejo e sonho o mundo. Algum tempo atrás vi uma afirmação do grande escritor português José Saramago que dizia: "Somos todos escritores, só que alguns escrevem e outros não". Isso fez sentido para mim. Deu coragem para por minhas histórias no papel. Na verdade sou um engenheiro que adora prostrar, contar histórias e "causos". E não é de hoje que vivo me deslocando. Percebi que na minha vida toda me desloquei sem que me importasse muito, ou levasse em conta as distâncias. Fazia tudo por prazer ou necessidade. Ir visitar namorada que morava a 30 km da minha casa, diariamente. Atravessar a cidade para jogar bola. Passear um dia inteiro pela mata e só voltar à noite para casa. Quando dei por mim era um jovem engenheiro que olhava para a rua da Consolação às sete da noite e pulava de alegria quando conseguia fazer transitar 120 carros por minuto. Era natural minha opção profissional. Como que, tornar-me especialista em trânsito e transporte, já estivesse escrito no meu código genético. Então juntei dois prazeres: meu trabalho com a vontade de contar histórias. Assim minha vida nasceu em trânsito.

Ricardo Teixeira