

1998

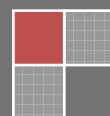
# Guerra Civil

Linhas Cruzadas, ano 2, nº 7, pp 46-47

Miguel Vale de Almeida

[MIGUELVALEDEALMEIDA.NET](http://MIGUELVALEDEALMEIDA.NET)

2007



## Guerra Civil

Pagavam-me bem mas não era isso que me fazia sentir melhor. À custa desse problema de consciência já tinha arranjado um par de úlceras. O hábito, o facto de não saber fazer outra coisa e o dinheiro faziam-me continuar. “Copywriter para lobbies”: até o nome da minha profissão se envergonhava tanto que não conseguia falar em português. Mas alguém tinha que fazer o trabalho sujo e se não fosse eu seria outro, e só de imaginar um outro qualquer a receber os cheques chegava para me fazer sentir melhor. Cínico? Pois claro que era cínico. E era bom no que fazia, também. Até ao dia em que me apareceu o maldito trabalho do lobby dos carros.

As coisas começaram com um sussurro, como começam todas as coisas. Primeiro foram umas cartas para os jornais, depois uma manifestação com meia dúzia de gatos pingados, depois um corte de estrada que quase deu para o torto com a GNR e de repente, ninguém percebeu bem como, já havia um movimento. Movimento social, ou lá o que era. Claro que os partidos não perderam a oportunidade, começaram a meter nas listas os cabeças do movimento e às duas por três já estava marcado o referendo: dum lado o “Não à guerra civil nas estradas”, do outro o “Sim à liberdade de circulação”. Já estão a ver, não estão? Aqui o especialista foi logo chamado pelos da “liberdade”.

No princípio o trabalho é sempre simples: reúnem-se os interessados, cada qual explica o que é que quer mesmo, eu tomo notas. Depois a trabalhadeira está toda em transformar as barbaridades deles em ideias simpáticas e civilizadas. Na primeira reunião que tivemos fiquei logo um bocado preocupado. Nunca tinha tido tantos interessados à minha frente. Ia ser difícil conciliar as posições todas. Por exemplo, quando tinha sido do problema dos cigarros, só tive que me preocupar com os fabricantes, um tipo do governo ligado aos impostos e uns cardiologistas mais manhosos. Foi canja. Mas desta vez tinha à minha frente uma catrefada de tipos aflitos. E que tipos.

Cheguei atrasado. A Célia estava em dia não e obrigou-me a levar o miúdo à escola. Vi-me à rasca para furar o trânsito e encontrar lugar. Já estavam todos à minha espera quando entrei, já meio suado. O que me safa sempre é a fama de criativo. Graças a isso não tinha gravata para compor, mas tive que esperar um bocado para deixar derreter a pastilha contra a úlcera. Entrei. Os tipos estavam todos com ar de caso. Apresentei-me, disse-lhes o costume: que precisava que se deixassem de tretas e dissessem exactamente o que estava em jogo para eles. Até que me surpreenderam: sabiam muito bem o que estava em jogo e não tinham papas na língua. Nunca tinha apanhado com um grupo tão sincero. A úlcera guinchou. Ainda hoje tenho os primeiros apontamentos comigo, os que não enterrei para sempre:

“O tipo do lobby dos carros disse: Se o “não” ganhar, das duas uma. Ou as pessoas começam a comprar menos carros ou a lei vai obrigar a tantas alterações na construção para garantir segurança que o preço vai ser incomfortável. O objectivo inalterável é: vender mais, fazer as pessoas trocarem de carro com mais frequência, diminuir os custos de produção”.

“O tipo do lobby das construtoras disse: Se o “não” ganhar, das duas uma. Ou o governo vai encomendar menos estradas, ou vai encomendar estradas mais seguras.

Ora, as estradas mais seguras saem mais caras se o governo não pagar por isso e fizer uma lei que exige mais controlo de qualidade da nossa parte.”

“O tipo do lobby do petróleo disse: Já nos basta andarem para aí a dizer que o combustível polui e que se vai esgotar. Se ganha o “não” o consumo de combustível vai diminuir. A gente até aceita carros que consumam menos, mas só porque as pessoas trocam de carro mais vezes e compram-nos cada vez mais.”

“O tipo do lobby das seguradoras disse: se essa coisa vai para a frente, a primeira coisa que eles fazem é começar a choramingar com o valor da vida humana e as indemnizações vão disparar que é um disparate. Nós aceitamos aumentar o valor que se dá à chapa amolgada, mas só se isso os calar em relação ao valor da dor e coisas subjectivas desse género”.

“O tipo do lobby dos transportes disse: A gente não sobrevive se começarem a querer treinar os camionistas como se fossem pilotos de avião ou se quiserem que eles trabalhem menos horas seguidas. E quanto a isso de pôr mais sistemas de segurança e controlo de velocidade nos camiões, você nem imagina o prejuízo que ia ser: a mercadoria tem que chegar a horas, doa a quem doer”.

E por aí fora. Na reunião estava uma série de outros cromos mais carrancudos, de poucas falas e que me foram mandando faxes nos dias seguintes. Eram os “delicados”: um tipo do ministério da economia preocupado com a fluidez dos circuitos de mercadorias, um outro que achava que quanto mais estradas mais subsídios da Europa, outro do turismo, eu sei lá. E isto para não falar dos gajos das revistas de automóveis, dos garagistas, dos autódromos, das escolas de condução e até uma intelectual débil mas muito excitado que defendia a liberdade de circulação e de correr riscos como quem defendia a constituição americana. Bem, era o máximo. Mas trabalho era trabalho, úlcera ou não úlcera, e este era bem capaz de ser o maior desafio de sempre.

Para grandes males, grandes remédios. Fechei-me na casa de campo durante o fim de semana. Disse à Célia que só voltava na segunda-feira, que fizesse um programa com o miúdo e que não me incomodassem. Tirei tudo o que tinha na parede maior da sala. Arranjei umas folhas de papel grandes, tipo “post-its” gigantes, e em cada uma delas escrevi os interesses de cada lobby. Por baixo de cada folha fui pondo uma outra, de cor diferente, com os argumentos que eu tinha que inventar. A brincadeira custou-me várias guinadas da úlcera e uma caixa inteira de pastilhas. Aos poucos a coisa foi-se compondo, mas não era fácil. O que é que unia a posição do construtor de carros, por exemplo, à do cidadão comum a quem eu tinha que convencer? Como pôr do mesmo lado o governo e o homem da rua? Só havia uma maneira: tinha que definir bem qual era o denominador comum, a emoção mais animal que qualquer eleitor havia de compreender. O instinto mais primário. A coisa que fazia as rodas girar.

Comecei a escrever a estratégia: o carro dá estatuto; o condutor sente-se poderoso; a velocidade dá vertigem; guiar dá uma ilusão de liberdade; no carro pode-se ser um animal. E por aí fora. E depois era preciso destruir os argumentos dos gajos do Não. Era preciso dizer que não havia guerra civil nenhuma; que os acidentes eram isso mesmo, acidentes, umas maçadas sem razão aparente e que a gente tem que aguentar com resignação; que eles eram uns histéricos, querendo controlar a liberdade das pessoas. E por fim cheguei à “pièce de resistance”: o carro é o símbolo da nossa civilização baseada na liberdade do indivíduo. A coisa parecia compor-se. A úlcera

acalmou. Comecei a ver cifrões. Era já noite. Domingo. Quis voltar à terra um bocadinho.

Debaixo duma pilha de argumentos pró-carro, pró-estrada, pró-seguradoras, pró-TIRs, pró raio que os parta, procurei o telemóvel. Não o encontrava de jeito nenhum. Quando já tinha desistido, ele tocou. Descobri-o debaixo dum fax da embaixada da República Popular Democrática Socialista de N'gola a fazer lobby para o lobby do petróleo. Era a Célia.

Um acidente estúpido. O camião vinha em excesso de velocidade. Fez uma ultrapassagem ilegal. Numa curva desenhada por um engenheiro com a quarta classe. Enterrámos o miúdo uns dias depois. A Célia nem teve forças para comprar umas flores. Os parentes ficaram com cara de parvos quando atirei para dentro da cova uma molhada de folhas A4 com os argumentos da minha campanha.

Depois disso, só duas coisas relevantes aconteceram: a úlcera sarou e o referendo nem chegou a ser feito. Um tipo qualquer declarou-o inconstitucional.