

O JEITO
BRASILEIRO
DO...

Martelinho
de ouro

Técnica para
desamassar carros
sem troca nem pintura

KNOW-HOW

Invenção dos
operários da Volks
em São Bernardo
nos anos 70, usava
osso e chifre de boi

ÊXITO ALÉM-MAR

Em Lisboa, os
colegas ficaram
espantados com
o talento do
"tira-mossas"

BARREIRA DA LÍNGUA

No bate-estaca
em Amsterdã,
lindas holandesas –
e um olhando para
a cara do outro

Martela o martelinho

Paulo é um profissional tipo exportação de um ramo no qual o País é o melhor do mundo

Ivan Marsiglia

Choveu na horta de Paulo Alves no início do ano. Chuva de grão. A economia mundial fazendo água por todos os lados e esse brasileiro radicado em Lisboa expandiu seus negócios – graças à costureira ajuda de São Pedro no inverno europeu. É nessa estação que as temperaturas de gelo castigam o Velho Continente e esse paulista nascido na região do Vale do Paraíba tem a chance de lavar a água. Paulo, 33 anos, é funileiro e pintor. Mais que isso, ele é "martelinho de ouro". E, para ser realmente preciso, Paulo é um empresário internacional. Importa do Brasil um tipo de mão de obra cujo know-how não tem paralelo no mundo.

A arte do martelinho consiste em recuperar a lataria de veículos amassados sem ter que trocar a peça ou refazer a pintura. É um trabalho executado com precisão cirúrgica e instrumentos específicos. É útil no caso de pequenas colisões, um choque desastrado com a pilastra da garagem ou uma macada das crianças no capô. Mas é inestimável quando caem do céu pedras de gelo do tamanho de uma bola de golfe – pontilhando a carroceria dos automóveis de uma cidade inteira ou do pátio de uma montadora. Uma intempérie dessas significa um manancial de oportunidades para Paulo.

"Nosso maior cliente são grandes seguradoras que consertam carros de particulares", explica ele, que conta com uma equipe de 20 martelinhos oriundos da Grande São Paulo e interior do Estado, Rio de Janeiro ou Paraná, que passam temporadas de dois ou três meses no exterior a consertar Porsches, Mercedes e BMWs. De junho a fevereiro, eles martelam o martelinho em Portugal, Espanha, Holanda e Alemanha. De fevereiro a maio, batem lata na Argentina, Uruguai e até Brasil.

Se o serviço é grande, Paulo lança mão de uma equipe extra, que pode chegar a 80 trabalhadores – como ocorreu em fevereiro, quando recuperaram 4 mil carros amassados por grão em na Argélia. "Foi um desafio, num país muçulmano, com cultura muito diferente da nossa", lembra ele, que mal falava inglês quando chegou à Europa, em 2004. Atualmente, até que se vira e conduz a tropa monoglota pelos países mais longínquos, de culinárias as mais estranhas ao paladar arroz-confeição da rapaziada.

Na violenta capital, Argel, eles mal tiveram coragem de sair do hotel Sheraton. Nada dos passeios e momentos de relaxa que o grupo se permite ocasionalmente. Em Frankfurt, onde martelaram até entregar seminários 13 mil automóveis estropiados – recorde do grupo até agora –, puderam desfrutar de boas rodadas do chope local.

Divertida mesmo foi a temporada holandesa, quando os martelinhos, todos na faixa dos 20, 30 anos, curtiram um bate-estaca na noite de Amsterdã. "Morri de rir como pessoal pagueroando de aquelas holandesas lindas e, quando elas chegavam para conversar, ficava um olhando pra cara do outro, sem entender nada", diverte-se esse misto de chefe e guia turístico.

Alabuta dos martelinhos globalizados, entretanto, é pesada: "O horas diárias, seis dias por semana. Trabalho regamente remunerado, diga-se, embora eles se recusam a falar em cifras, temendo o imposto de renda, mas o olho grande e a violência de suas vizinhanças de classe média baixa no Brasil. "Bons profissionais do ramo



SELF-MADEMAN – Em 2004, Paulo Alves deixou a família no Vale do Paraíba e chegou a Lisboa só com uma mala de roupa. Hoje, anda de Audi



DO CÉU – Granizo amassa, martelinhos consertam, seguradora paga

são tão valorizados que preferem trabalhar como autônomos", diz Antonio Fiola, presidente do Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios, em São Paulo. O sindicato luta para que os incentivos concedidos pelo governo às montadoras se estendam às empresas do setor – um dos que mais empregam na cadeia produtiva do automóvel. Somente em 2008, as cerca de 85 mil oficinas de funilaria e mecânica espalhadas pelo País tiveram um faturamento de R\$ 22,4 bilhões e geraram 671 mil postos de trabalho. Desses funcionários, o martelinho de ouro é o mais requisitado. "Eles são a elite das oficinas", resume Fiola, que calcula não haver mais que 10 mil em atividade no País.

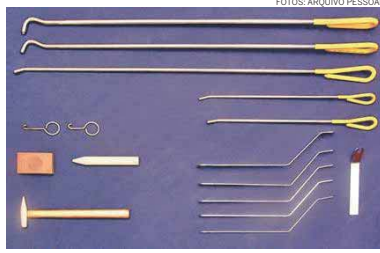
"A técnica foi inventada na década de 70, por operários da Volkswagen em São Bernardo", conta o presidente do sindicato. Após um temporal que salpicou todos os carros no pátio da montadora, os funcionários tiveram que se virar para contornar a situação. "No começo, era um artesanato rústico mesmo, que usava martelo, pedaços de osso e até chifre de boi nos reparos." O resultado, perfeito, saía bem mais em conta e com a vantagem de manter as peças originais, evitando a depreciação do veículo. Tudo a ver com o "jeitinho brasileiro", portanto.

Aos poucos, ferramentas apropriadas foram sendo desenvolvidas. Hoje, fazem parte do kit básico o martelinho, lanca, vareta, repuxadora, lâmpada para leitura de amassados e secador (espécie de secador de cabelos superpotente). O essencial, no entanto, continua sendo a mão do martelinho, que, com delicadeza, trabalha a

Uma equipe de 20 funileiros oriundos da Grande São Paulo e interior do Estado, Rio de Janeiro ou Paraná passa temporadas de dois a três meses no exterior a consertar Porsches, Mercedes e BMWs

chapa amassada até que ela retorne ao formato original.

"Um aprendiz leva até dois anos de treino diário para entender os fundamentos", afirma mestre Nelson de Pace, 70 anos, dono de uma escola para martelinhos de ouro no bairro da Lapa, em São Paulo. O Senad, Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, também oferece cursos profissionalizantes. "Mas para dominar o ofício é preciso muita mão na massa, na



PRECISÃO CIRÚRGICA – O kit básico com as ferramentas de trabalho



TEM FELIÃO? – Paulo e um colega encaram o cardápio de Amsterdã



OFICINA MÓVEL – A van da empresa Tira Mossas, onde tudo começou

oficina", ressalta o professor.

Em um país sem o hábito de remunerar bem o trabalho braçal, o ofício do martelinho acabou se constituindo numa exceção – e numa forma digna de ascensão social. Paulo Alves é apenas um dos que abriram caminho na vida a marteladas. Filho de um negociante de carros e de uma dona de casa, ele estudou só até o segundo grau, mas iniciativa nunca lhe faltou. "Meu pai foi criado na roça, não me

dava nada de mão beijada", explica. Aos 10 anos, Paulo já trabalhava empurrando carrinho de sorvete. Com 13, era ajudante em uma oficina, onde se iniciou nas artes do martelinho. Aos 15, montou um serviço de funilaria e pintura no quintal da casa da família. Aos 17, abriu seu próprio negócio e chefiava cinco funileiros marmanjos. Nessa época, em 1994, comprou seu primeiro carro, uma Brasília branca, ano 1978, que

reformou inteira com as próprias mãos. Mas o jovem empreendedor teve que pisar no freio aos 18, convocado para o serviço militar. Enquanto servia na 12ª Brigada de Infantaria Motorizada, em Caçapava (SP), fechou a oficina e teve que vender todas as ferramentas. Liberado do quartel, fez uma nova tentativa no País, em sociedade com um ex-funcionário. Mas a empresa não prosperou. Era o ano de 2001 e a economia atravessava o mau momento entre a crise cambial de FHC e as incertezas pré-eleição de Lula. Ainda insistiu por três anos, mas se viu casado, com duas filhas pequenas para criar e sem perspectivas. "Pensei, ou começo do zero de novo, ou mudo minha vida." Mudou-se. Esqueceu Portugal pela facilidade da língua e chegou a Lisboa sozinho, só com a mala de roupa.

Em pouco tempo, arrumou emprego numa concessionária Opel, fazendo reparos de funilaria e pintura. Lá, seu martelinho mágico chamou a atenção dos colegas, que o apelidaram de "Tira Mossas" ("tira amassados, em idioma lusitano). "Os portugueses ficavam espantados porque, para eles, qualquer machucado na lataria era sinônimo de pintura ou troca de peça", conta. Em três meses, alugou uma casa mobiliada e pôde trazer mulher e filhas, hoje com 12 e 8 anos. Aí falou de novo seu espírito animal de empreendedor. Lançou o emprego e comprou uma van Hyundai H1 usada, que virou oficina de martelinho sobre rodas. Acertou a mão.

Se não está rico, Paulo leva uma vida bastante confortável em Lisboa. Além da van, tem um pequeno escritório e mais quatro carros caracterizados para atender à demanda local. Nas viagens, não leva equipamento: contrata os colegas brancos e aluga tudo o que precisa no destino. E é o que chama de empresa-móvel. "Quando a pessoa pensa em um negócio, imagina uma porta aberta, com letreiro em cima e funcionários lá dentro. Não é nada disso. A porta da minha empresa é site www.tiramossas.com".

Paulo mora em apartamento próprio, viaja ao Brasil de férias uma vez por ano e tem um Audi A4 na garagem. Sua única dor de cabeça é a burocracia para trazer os contrâneos de além-mar. Sobre isso faz uma reivindicação direta ao presidente Lula: acordos comerciais que facilitem o acesso dos trabalhadores brasileiros ao mercado europeu. "Leva tempo demais para a documentação sair. Como eu pago impostos em Portugal e tenho um advogado especializado, até consigo. Mas uma pequena empresa brasileira que queira prestar serviço no exterior perde três meses para conseguir os vistos. Então, já perderam o serviço."

A dificuldade com a papelada é tanta que seria mais fácil para Paulo contratar mão de obra local. "Só que os brasileiros são os melhores do mundo", não cansa de martelar. E cita os *lavoratori* italianos que atuam no ramo, sem tanto brilho. "É muita responsabilidade deixar carros de € 70 mil, € 100 mil nas mãos de qualquer um."

A vida pode parecer dourada para o martelinho brasileiro que venceu na Europa, mas Paulo Alves não escapa do banzo típico dos imigrantes. Reclama da frieza do europeu e de dificuldade para se enturmar. Confessa que seu sonho é um dia voltar para o Brasil. "Aqui não tem caldo de cana, pinhão, pamonha, suco de milho", enumera, sério. E, nessa hora, bate uma saudade. ●