



ROBERT M. PIRSIG

**ZEN**  
E A ARTE  
DA MANUTENÇÃO  
DE MOTOCICLETAS

Marcos Xavier

*Conversão para EPUB e tradução da capa por Marcos Xavier*  
*[fb.com/marcosxaviergil](https://www.facebook.com/marcosxaviergil)*  
*[@Cerebro\\_Onboard](https://twitter.com/Cerebro_Onboard)*

**ZEN E A ARTE  
DA MANUTENÇÃO  
DE MOTOCICLETAS**  
(Uma investigação sobre valores)

**Robert M. Pirsig**

Tradução de  
Celina Cardim Cavalcanti

*“O verdadeiro veículo que conduzimos é um veículo chamado ‘nós mesmos’.”*

*“O estudo da arte da manutenção de motocicletas é realmente um estudo em miniatura da arte de auto-racionalização. Reparando uma motocicleta, trabalhando bem, com cuidado, tornamo-nos parte de um processo cujo fim é alcançar uma íntima paz de espírito. A motocicleta é principalmente um fenômeno mental.”*

Robert M. Pirsig

Para minha família

O que é bom, Fedro,  
E o que não é bom — Será preciso  
pedir a alguém que nos ensine isso?

# PRIMEIRA PARTE

## Capítulo 1

Pelo meu relógio, sem soltar o punho esquerdo do guidom da motocicleta, vejo que são oito e meia da manhã. O vento, embora estejamos a noventa por hora, é morno e úmido. Se às oito e meia o tempo já está assim abafado e quente, imagine como não estará à tarde...

O vento traz um cheiro acre dos pântanos que margeiam a estrada. Estamos numa região das Planícies Centrais com milhares de charcos onde é permitida a caça aos patos, e rumamos para noroeste, de Minneapolis para as Dakotas. Nesta rodovia antiga, de duas pistas, o movimento diminuiu bastante desde que inauguraram ao lado uma auto-estrada de quatro pistas, há vários anos. Quando passamos por um pântano, o ar refresca um pouco; depois, torna subitamente a esquentar.

É bom viajar novamente pelo interior. Esta é uma espécie de terra de ninguém, sem notoriedade alguma, e é justamente isso que atrai nela. Ao longo dessas estradas velhas, a gente se descontrai. E seguimos aos solavancos pelo concreto desnivelado, entre rabos-de-gato e trechos de campinas, mais rabos-de-gato e capim do brejo. De vez em quando, aparece uma certa extensão de água; se a gente olhar com atenção, consegue ver os patos selvagens, perto dos rabos-de-gato. E as tartarugas também... Um melro de asas vermelhas!

Dou uma palmada no joelho de Chris e aponto para o pássaro.

— Que é? — berra ele.

— Um melro!

Ele diz alguma coisa que não entendo.

— O quê? — berro eu.

Ele me agarra a parte de trás do capacete e grita:

— Eu já vi uma porção desses bichos, pai!

— Ah! — respondo eu. Depois abano a cabeça. Aos onze anos, a gente não fica muito impressionado com os melros.

Para isso, é preciso ser mais velho. Os melros estão ligados a recordações minhas, que ele não tem. As manhãs frias do passado, quando o capim do brejo ficava castanho e os rabos-de-gato ondeavam, soprados pelo noroeste. O odor penetrante vinha, naquele tempo, da lama revolvida

pelas botas de cano longo, enquanto nos posicionávamos, esperando o sol nascer e a temporada de caça aos patos começar. Ou então, os invernos, em que os pântanos ficavam congelados e sem vida, e eu caminhava sobre o gelo e a neve, entre rabos-de-gato mortos, vendo só céu cinzento, frio e morte. Nessa estação os melros sumiam. Mas agora, em junho, eles voltam, e tudo está mais vivo do que nunca, cada metro quadrado do pântano zunindo, cricrilando, zumbindo e chilreando, uma comunidade inteira, composta de milhões de seres vivos, vivendo suas vidas numa espécie de harmonia benfazeja.

Quando a gente passa as férias viajando de moto, vê as coisas de um jeito completamente diferente. De carro a gente está sempre confinada, e como já estamos acostumados, nem notamos que tudo que vemos pela janela não passa de mais um programa de televisão. Sentimo-nos como um espectador, a paisagem fica passando monotonamente na tela, fora do nosso alcance.

Já na motocicleta, não há limites. Fica-se inteiramente em contato com a paisagem. A gente *faz parte* da cena, não fica mais só assistindo, e a sensação de estar presente é esmagadora. Aquele concreto zunindo a uns quinze centímetros da sola dos pés é real, é o chão onde se pisa, está bem ali, tão indistinto devido à velocidade que nem se pode fixar a vista nele; e, no entanto, para tocá-lo basta esticar o pé. A gente nunca se desliga daquilo que está acontecendo.

Chris e eu estamos viajando para Montana com um casal de amigos, que vão mais adiante. E pode ser que ainda cheguemos mais longe. Os planos são propositalmente vagos; queremos mais viajar do que chegar a algum destino. Afinal, estamos de férias. Preferimos vias secundárias. As melhores são as estradas pavimentadas municipais; depois, vêm as rodovias federais. As piores são as vias expressas. Queremos aproveitar o tempo, mas no momento concentramo-nos mais no “aproveitar” do que no “tempo”. Com esta mudança de ênfase muda também toda a perspectiva. As estradas sinuosas e íngremes são mais longas em termos de tempo, mas bem mais agradáveis de percorrer numa moto, onde a gente se inclina nas curvas, do que de carro, onde se é jogado de um lado para o outro dentro de um compartimento. As estradas menos movimentadas, além de mais agradáveis, são também mais seguras. As melhores estradas são aquelas

sem drive-ins nem anúncios, onde se veem árvores, pastos, pomares e capinzais que chegam até a beira do acostamento, onde crianças acenam quando a gente passa, onde as pessoas espiam das varandas para ver quem é, onde a gente para para pedir uma orientação ou uma informação e a resposta geralmente é mais longa do que se espera, onde as pessoas perguntam de onde você vem e há quanto tempo está viajando.

Foi há alguns anos que minha mulher, eu e meus amigos começamos a compreender essas estradas. Entrávamos por elas de vez em quando, para variar um pouco, ou para alcançar outra via principal. Ao fazê-lo, gozávamos a paisagem magnífica e saíamos com uma sensação de relaxamento e prazer. Fizemos isso vezes sem conta, até percebermos o óbvio: essas estradas eram mesmo diferentes das principais. A personalidade e o ritmo de vida das pessoas que ali moravam eram completamente diferentes. São seres que não têm objetivos rígidos. Não estão ocupados demais para serem gentis. Sabem tudo sobre o “aqui” e o “agora” das coisas. Foram os outros, os que se mudaram para a cidade anos atrás e seus filhos perdidos que quase se esqueceram disto tudo. A descoberta foi um verdadeiro achado.

Fico pensando por que levamos tanto tempo para compreender. Víamos tudo, e no entanto, nada víamos. Ou melhor, estávamos acostumados a não ver, orientados para crer que a verdadeira atividade é a metropolitana e que tudo isto era apenas uma roça sem graça. Coisa intrigante. A verdade batendo à nossa porta, e a gente respondendo: “Vá andando, estou em busca da verdade.” E aí ela vai embora. Realmente incrível.

Mas, ao alcançar a compreensão, decidimos que nada nos faria deixar estas estradas, fins de semana, tardes, férias. Passamos a ser verdadeiros aficionados dos passeios de moto em estradas secundárias e descobrimos nessas viagens que havia muita coisa para aprender.

Aprendemos, por exemplo, a localizar as estradas boas no mapa. Se a linha for sinuosa, é boa. Significa que há morros. Se a linha parece representar a rota principal de uma cidadezinha para uma cidade maior, a estrada não serve. As melhores geralmente são aquelas que ligam localidades sem grande importância, variantes de uma via que corta caminho. Se você estiver saindo de uma cidade grande na direção noroeste,

nunca siga a estrada durante muito tempo. Saia e comece a dar voltas, indo para o norte, depois para o leste, voltando a seguir para o norte; logo você se achará numa via secundária, usada apenas pelos habitantes do lugar.

O mais importante é aprender a não se perder. Como as estradas só são utilizadas pelos habitantes do local, que as conhecem a olho, ninguém reclama da falta de sinalização nos entroncamentos. E, muitas vezes, não há mesmo sinalização; quando há, é só uma placa, geralmente pequena e escondida no meio do mato. Os cartazistas de estradas municipais raramente repetem as placas. Se você não vir aquela plaquinha no meio do mato, o problema é seu — eles não têm nada com isso. Ademais, acaba-se percebendo que essas estradas não são corretamente representadas nos mapas rodoviários. Volta e meia você descobre que a sua estrada municipal leva a uma estradinha de duas trilhas, depois de uma trilha só, que acaba dando num posto ou no quintal de um fazendeiro.

Viajamos, portanto, mais na base da intuição e da dedução a partir dos indícios que encontramos. Levo no bolso uma bússola, especialmente para os dias nublados, quando a gente não se pode orientar pelo sol; mantenho também um mapa montado numa armação especial sobre o tanque de gasolina, de modo a poder acompanhar o número de quilômetros percorridos desde o último entroncamento e identificar as referências. Munidos destes instrumentos, sem nenhum impulso de “chegar a algum lugar”, tudo vai bem, temos o país inteiro à nossa frente.

Nos fins de semana prolongados viajamos horas seguidas nessas estradas, sem ver nenhum outro veículo, e ao cruzar uma rodovia federal observamos a longa fila de carros engarrafados até a linha do horizonte. Dentro dos carros, rostos carrancudos. E crianças berrando no banco traseiro. Fico querendo encontrar um jeito de lhes dizer alguma coisa, mas eles estão de cara fechada, parecem apressados, e não dá...

Já vi esses pântanos milhares de vezes, mas toda vez que os vejo eles me parecem novos. Não é certo chamá-los de benfazejos. A gente pode até dizer que eles são cruéis e insensíveis — e são mesmo —, mas a realidade deles supera as conclusões apressadas. Puxa! Um bando enorme de melros de asa vermelha alçando voo dos ninhos entre os rabos-de-gato, assustados pelo barulho do nosso motor! Dou outra palmada no joelho de Chris... E aí me lembro que ele já viu os melros.

— Que foi? — grita ele de novo.

— Nada!

— Que é, hein?!

— Só estava vendo se você continuava aí — berro eu, silenciando a seguir.

A menos que você goste de gritar, não vai poder conversar enquanto anda de moto. Em vez disso, passa o tempo tomando consciência das coisas e refletindo sobre elas: o panorama, os sons, o tempo, recordações, a moto, a região onde está. A gente pensa nas coisas com muita calma e vagar, sem pressa, sem aquela sensação de estar perdendo tempo.

Eu gostaria mesmo era de usar o tempo que temos para falar sobre umas coisas que me ocorreram. Andamos sempre correndo tanto que não temos muitas oportunidades para conversar. Daí aquela eterna superficialidade do cotidiano, aquela monotonia que faz com que, anos mais tarde, se fique imaginando o que foi feito do tempo, chateados porque tudo já passou. Como temos algum tempo agora, e sabemos disso, eu gostaria de me aprofundar em aspectos que me parecem importantes.

O que tenho em mente é uma espécie de chautauqua — é o único nome que tenho para isso —, à semelhança dos espetáculos itinerantes realizados no interior de tendas, as chautauquas, que atravessavam os Estados Unidos, este mesmo país onde hoje vivemos. As chautauquas eram séries de palestras populares, muito em voga no século passado e em princípios deste século, que visavam edificar, divertir, aprimorar o raciocínio e fornecer cultura e informação ao espectador. Com o advento do rádio, do cinema e da televisão, que são meios de comunicação mais rápidos, as chautauquas foram extintas; só que, a meu ver, a troca não foi muito vantajosa. Talvez por causa desses progressos, a corrente da consciência nacional flui agora com maior velocidade e é mais caudalosa; entretanto, parece estar ficando cada vez menos profunda. Os velhos canais não conseguem mais contê-la e ela, na sua busca de novos caminhos, semeia a devastação e a ruína ao longo de suas margens. Nesta chautauqua eu gostaria não de eliminar os novos canais de consciência, mas simplesmente de aprofundar os canais antigos, que ficaram entupidos do lodo formado pelos escombros das ideias rançosas e dos chavões. “Quais são as novidades?” é a eterna pergunta, interessante e abrangente; mas, se

só perguntarmos isso, obteremos uma série interminável de banalidades e modismos, o lodo do futuro. Eu prefiro me preocupar em perguntar: “o que é melhor?” É um questionamento mais profundo do que abrangente, cujas respostas tendem a lançar o lodo correnteza abaixo. Houve épocas na história da humanidade em que os canais de pensamento eram muito superficiais, mas não havia remédio. Nada de novo acontecia, e o “melhor” era apenas uma questão de dogma.

Hoje não é mais assim. Agora, a corrente de nossa consciência comum parece estar obliterando suas próprias margens, perdendo a direção e o propósito principal, inundando baixios, isolando planaltos, sem outro objetivo senão o de realimentar-se prodigamente. Parece-me necessário aprofundar os canais.

John Sutherland e sua esposa, bem à frente de outros viajantes, entraram num local próprio para piqueniques à beira da estrada. É hora de descansar. Enquanto levo minha moto para perto da deles, Sylvia retira o capacete e sacode os cabelos, libertando-os, e John põe sua BMW sobre o descanso central. Ficamos em silêncio. Já viajamos juntos tantas vezes, que só de olhar um já sabe como o outro o está se sentindo. Agora estamos quietos, observando o local.

A esta hora da manhã os bancos para piquenique estão vazios. O lugar é todo nosso. John atravessa o capim em direção a uma bomba de ferro e começa a puxar água, para matar a sede. Chris vagueia entre as árvores, por trás de um banco de relva, em direção a um córrego. Eu fico só apreciando o lugar.

Pouco depois, Sylvia vem sentar-se no banco de madeira. Estica as pernas devagar, uma de cada vez, sem erguer a vista. Quando fica assim, quieta durante muito tempo, é porque está melancólica. Faço um comentário a respeito, e ela me olha, tornando depois a fitar o chão.

— Foram todas aquelas pessoas naqueles carros, que vinham pela pista de descida — diz ela. — O primeiro parecia tão triste... O segundo também, o terceiro, o quarto, todos eles eram iguais!

— Eles estão só indo para o trabalho.

Ela é observadora, mas as coisas também não são tão terríveis assim.

— Trabalho, sabe como é — repito eu. — Segunda de manhã, aquele sono. Quem é que vai para o trabalho sorrindo na segunda-feira?

— É que eles pareciam tão perdidos... — diz ela. — Como se estivessem mortos. Aquela fila parecia até um cortejo fúnebre. — E então descansa ambos os pés no chão.

Eu entendo o que ela quer dizer, mas é lógico que isso não leva a nada. A gente trabalha para viver; é o que eles estão fazendo.

— Eu estive observando os pântanos — comento. Após uma pausa, ela ergue os olhos e pergunta:

— O que você viu?

— Um bando inteiro de melros de asa vermelha. Eles levantaram voo de repente, quando nós passamos.

— Ah!

— Gostei de ver aquilo outra vez. Os melros me fazem lembrar de uma coisa, sabe?

Ela reflete por um instante e, depois, tendo ao fundo o verde-escuro das árvores, dá um sorriso. Ela compreende uma linguagem especial que nada tem a ver com o que a gente está dizendo. É como se fosse uma filha.

— É. Eles são lindos — concorda ela.

— Procure prestar mais atenção neles.

— Está bem.

John aparece e verifica a carga da motocicleta. Ajeita algumas cordas, depois abre o alforje e começa a vasculhá-lo, colocando várias coisas no chão.

— Se precisar de corda, é só pedir — oferece ele. — Puxa, eu acho que aqui tem cinco vezes mais troços do que devia ter.

— Não estou precisando ainda — respondo.

— Fósforos? — diz ele, ainda remexendo no alforje. — Bronzeador, pentes, cordão de sapato... *Cordão de sapato?! Que é que isso está fazendo aqui?*

— Ah, não, *de novo*, não — implora Sylvia. Os dois trocam um olhar inexpressivo e depois olham para mim.

— Os cordões podem rebentar a qualquer momento — declaro, solenemente. Eles sorriem, mas não um para o outro.

Chris surge dentro em pouco; já é hora de partir. Enquanto ele se apronta e monta, John leva a moto dele até a estrada, e Sylvia se despede

com um aceno. Entramos de novo na pista. Lá vão eles, já bem longe de nós.

A chautauqua que idealizei para esta viagem foi inspirada nesses dois, há muitos meses, e talvez, embora eu não tenha certeza, esteja ligada a um certo desentendimento oculto entre eles.

Creio que o desentendimento é comum em qualquer casamento, mas o caso deles parece ser mais grave. Pelo menos, para mim.

Não se trata de incompatibilidade de gênios; é algo diferente, pelo que não se pode culpar qualquer dos dois. Só que nenhum deles procura resolver o problema, e eu, por minha vez, não tenho solução, só umas ideias.

Elas surgiram com o que parecia ser uma pequena diferença de opiniões entre mim e John, num assunto sem maior importância: até que ponto alguém deve cuidar da manutenção da sua motocicleta. Parece-me natural e normal fazer uso dos pequenos estojos de ferramentais e manuais de instrução que vêm com a máquina, regulando-a e ajustando-a eu mesmo. John, porém, não concorda. Prefere entregar a moto a um mecânico competente, para que a regulagem seja bem feita. São pontos de vista bastante generalizados, e essa pequena diferença nunca teria aumentado de proporções se não viajássemos tanto juntos, parando nos bares de beira de estrada do interior para beber cerveja e conversar sobre o que nos vem à cabeça. Em geral, o que nos vem à cabeça é o que estivemos pensando na meia hora ou nos quarenta e cinco minutos que se passaram desde a última vez em que nos falamos. Quando conversamos sobre estradas, condições climáticas, gente, recordações ou notícias, a conversa se torna naturalmente agradável. Mas quando eu penso no desempenho da motocicleta e trago o assunto à baila, a conversa empaca, não progride mais. Ficamos quietos, interrompendo a sequência da conversação. É como se fôssemos dois velhos amigos, um católico e outro protestante, tomando cerveja, gozando a vida, e de repente começássemos a falar sobre o controle da natalidade. Um gelo total.

E quando se descobre uma coisa dessas, é como se descobrisse um dente sem obturação. A gente nunca esquece o assunto. Põe-se a investigar, a desencavar, a revolver, a pensar sobre ele, não para distrair, mas porque ele não sai mais da cabeça. E quanto mais eu penso e remexo

nesse negócio de manutenção das motos, mais irritado fica o John, o que, por sua vez, aumenta ainda mais a minha vontade de investigar o caso. Não de propósito, para aborrecê-lo, mas porque aquela irritação me parece um sinal de algo mais profundo, algo oculto, que não se percebe de imediato.

Quando se fala sobre controle de natalidade, o que faz com que a conversa esfrie não é uma questão de nascerem mais ou menos bebês. Isso é só aparente. Por baixo está um conflito de fé, um choque entre o planejamento social empírico e a fé na autoridade de Deus, revelada pelos ensinamentos da Igreja Católica. Você pode apresentar as vantagens da paternidade planejada até se acabar, que não vai adiantar nada, porque o seu oponente não parte do pressuposto de que tudo que seja prático em termos sociais é automaticamente bom. A bondade, para ele, provém de outras origens, que ele valoriza tanto quanto a conveniência social, ou até mais.

Com o John é a mesma coisa. Eu poderia provar o valor prático e a importância da manutenção das motocicletas até ficar rouco, que ele não se impressionaria. É só eu tocar nisso, que seus olhos ficam completamente vidrados, e ele ou muda de assunto ou olha para o outro lado. Simplesmente não quer falar a respeito.

Sylvia o apoia incondicionalmente. Aliás, ela é até mais dogmática do que ele. Quando está tranquila, replica: “Eu acho que não é nada disso.” Quando não, exclama: “Que besteira!” Eles não querem entender. Nem querem ouvir falar no assunto. E quanto mais eu tento compreender o que me faz gostar tanto de mecânica, e o que os faz odiá-la tanto, mais difícil se torna a coisa. A razão fundamental dessa diferença de opiniões, em princípio pequena, parece estar localizada num nível muito mais profundo.

Falta de capacidade da parte deles, não é. Os dois são bem inteligentes. Poderiam aprender a regular uma moto em uma hora e meia, se quisessem, e assim poupar tempo, dinheiro e preocupação. E eles sabem disso. Ou talvez não saibam, sei lá. Nunca os encosto contra a parede. É melhor deixar tudo como está.

Mas eu me lembro que uma vez, em frente a um bar em Savage, no estado de Minnesota, num dia de calor infernal, quase me traí. Ficamos no bar mais ou menos uma hora, e quando saímos as motos estavam tão

quentes que quase nem se podia sentar nelas. Eu ligo a minha, e quando estou prontinho para sair, vejo o John acionando repetidamente o pedal do kick. O fedor de gasolina é tão forte que dir-se-ia estarmos ao lado de uma refinaria. Eu digo isso a ele, achando que é suficiente para informá-lo de que o motor está afogado.

— Também estou sentindo o cheiro — confirma ele, continuando a quicar. E fica ali, quicando, quicando, saltando e quicando, e eu sem saber mais o que dizer. Por fim, ei-lo todo esbaforido, com a cara pingando suor, sem poder tentar mais nem uma vez. Sugiro então que retire as velas para que elas sequem e os cilindros arejem, enquanto a gente toma outra cerveja.

Ah, meu Deus! E não é que ele não queria se dar a todo aquele trabalho?!

— Mas que trabalho?

— Ah, tirar as ferramentas, essas coisas todas. A máquina não tem razão nenhuma para não pegar. E novinha em folha, eu sigo as instruções ao pé da letra. Veja, está com o afogador aberto, como eles recomendam.

— Afogador aberto?

— É o que recomendam as instruções.

— Isso a gente faz quando o motor está frio!

— Mas estivemos no bar uma meia hora, pelo menos — justifica ele.

Aquilo mexeu comigo.

— John, hoje está quente. O motor leva mais tempo para esfriar mesmo num dia gelado.

Ele coça a cabeça.

— Bom, mas por que não avisam isso no manual? — Fecha o afogador, e a moto pega na segunda tentativa. — É, acho que era isso mesmo — reconhece, alegremente.

No dia seguinte, a gente ainda ali por perto, aconteceu a mesma coisa. Dessa vez resolvi não dizer nada, e quando minha esposa veio me pedir para ajudar o John abanei a cabeça, dizendo que ele não ia querer ajuda, a menos que sentisse mesmo necessidade. Aí, sentamo-nos na sombra e esperamos.

Percebi que estava sendo super educado com a Sylvia enquanto quicava, sinal de que estava furioso. Ela observava com uma expressão

aflita. Se John tivesse feito ao menos uma pergunta, eu estaria lá num segundo para examinar o caso; mas ele não disse nada. A moto levou uns quinze minutos para pegar.

Mais tarde, quando novamente paramos para tomar cerveja, em Lake Minnetonka, todos estavam conversando, menos ele. Percebi que John tinha algum problema, mesmo depois de todo aquele tempo. Para desenrolar a meada, provavelmente, afinal desembuchou:

— Sabe, quando a moto não pega desse jeito, eu fico pra morrer. Fico simplesmente desvairado. — Parece que essa declaração o aliviou, e ele prosseguiu: — Acho que tinha só essa máquina na loja, esse abacaxi. Não sabiam o que fazer dela, se devolviam pro fabricante ou vendiam pro ferro-velho, ou... Aí, na última hora, apareço eu, com oitocentos paus no bolso, e resolvo o problema.

Repeti minha cantilena sobre a manutenção, e ele faz o maior esforço para escutar. Às vezes, até que se esforça bastante. Mas aí voltou o bloqueio, e ele foi até o bar pedir outra rodada para todos.

O assunto estava encerrado.

Ele não é teimoso, nem bitolado, nem indolente, nem estúpido. Não havia uma explicação imediata. E a coisa ficou em suspenso, uma espécie de mistério que a gente desiste de decifrar porque não vê sentido em ficar procurando uma resposta que não existe.

Ocorreu-me que talvez o errado fosse eu, mas depois descartei também essa hipótese. A maioria dos motociclistas de turismo sabe ajustar suas respectivas máquinas. Os motoristas geralmente não gostam de mexer no motor do seu veículo, mas em qualquer cidade, por menor que seja, existe uma oficina com elevadores sofisticados, ferramentas especiais e equipamento de diagnóstico que a média dos proprietários de automóveis não pode comprar. E o motor dos carros é muito mais complexo e impenetrável do que o das motocicletas; por isso, é mais lógico que se conheça o motor de uma moto. Para a moto do John, porém, uma BMW-R60, eu aposto que não existe um mecânico sequer daqui até Salt Lake City. Se os platinados ou as velas queimarem, ele está perdido. Eu sei que John não tem platinados sobressalentes. Aliás, nem sabe o que é um platinado! Se a máquina quebrar no oeste da Dakota do Sul ou de Montana, não imagino o que vai fazer. Talvez venda a moto para os índios. Agora, eu

sei o que ele está fazendo: está evitando cuidadosamente pensar no assunto. A BMW é famosa por não apresentar problemas mecânicos na estrada, e é com isso que ele está contando.

Eu poderia ter pensado que essa maneira de agir do John e da Sylvia se relacionava apenas com as motocicletas, mas mais tarde descobri que incluía outras coisas... Certa manhã, na cozinha deles, enquanto esperava que se aprontassem para uma de nossas viagens, percebi que a torneira da pia estava pingando, e me lembrei que já a vira pingando da última vez que tinha ido lá, e que, aliás, já vinha pingando há um bom tempo. Falei com o John, que disse ter tentado consertá-la, trocando a arruela, sem obter qualquer resultado. E ficou nisso. Subentendia-se que o assunto terminava ali. Se a gente tenta consertar uma torneira, e o conserto não dá certo, é porque nosso destino é viver de torneira quebrada.

Comecei a imaginar se eles não se incomodavam com aquele pinga-pinga, semana após semana, ano após ano; mas como não percebi nenhum sinal de irritação nem de preocupação, concluí que simplesmente não se importavam com coisas como o vazamento de torneiras. Tem gente que não se importa com isso.

Não me lembro o que me fez mudar de opinião... Alguma intuição, uma descoberta, certo dia, talvez uma leve alteração no humor de Sylvia quando os pingos faziam muito barulho enquanto ela tentava falar. A voz dela é muito suave. Um belo dia, procurava elevar a voz acima do ruído da torneira, e aí chegaram as crianças, interrompendo-a. Sylvia descontrolou-se e gritou com as crianças. Tive a impressão de que aquela raiva toda contra os garotos não teria sido tão grande se a torneira não estivesse pingando enquanto ela tentava falar. Explodira ante a combinação do ruído do vazamento com a algazarra das crianças. O que me causou espanto na ocasião foi que ela evitou pôr a culpa na torneira. Mas não estava ignorando aquela torneira, isso não! Estava era reprimindo a raiva que sentia. Na verdade, aquele pinga-pinga irritante a deixava furibunda! No entanto, por alguma razão, ela não conseguia admitir a importância desse fato.

Por que alguém reprimiria a raiva contra uma torneira quebrada?

Senti então que aquilo combinava com a história da manutenção das motocicletas; aí acendeu-se na minha cabeça uma daquelas

lampadzinhas, e eu exclamei: “Aaaahhhh!”

Não se trata da manutenção das motocicletas, nem das torneiras. É a tecnologia como um todo que eles não aceitam. Então todas as peças se encaixaram nos seus devidos lugares, e eu entendi tudo. A irritação de Sylvia com um amigo que achava a programação de computadores um trabalho “criativo”. Os desenhos, pinturas e fotos sem qualquer vestígio de tecnologia. É claro que Sylvia não ia demonstrar a raiva que sentia da torneira, pensei. A gente sempre reprime uma raiva momentânea contra coisas que detesta de maneira profunda e incondicional. É claro que o John vai se esquivar sempre que surgir o assunto do conserto das motos, mesmo que isso obviamente o faça sofrer. É tudo tecnologia. É claro, notório, cristalino! Quando a gente percebe, fica bem mais simples. Fugir da tecnologia para o interior, em busca do sol e do ar fresco é a principal razão pela qual viajam de moto. Creio que mencioná-la exatamente no lugar onde eles pensam que finalmente escaparam da tecnologia literalmente os paralisa. Eis porque a conversa sempre se interrompe e esfria quando se toca no assunto.

Outras coisas também se encaixaram. De vez em quando eles falam, com palavras sentidas, tão poucas quanto possível, sobre “isso”, ou “isso tudo que está aí”, em frases como: “A gente simplesmente não pode escapar disso.” E se eu perguntar “de quê”, a resposta será: “dessa coisa toda”, “dessa máquina toda”, ou então, “do sistema”.

Sylvia certa vez se defendeu assim: “Bom, você sabe como lidar com isso”, resposta que me deixou tão cheio de mim na época, que me senti constrangido de perguntar o que era “isso”, permanecendo, portanto, um pouco intrigado. Pensei que fosse algo mais misterioso do que a tecnologia. Agora vejo, entretanto, que “isso” é principalmente, senão inteiramente, a tecnologia. Tal resposta, porém, não me pareceu satisfatória. “Isso” é uma espécie de força que dá origem à tecnologia, algo indefinido, mas desumano, mecânico, sem vida, um monstro cego, uma força mortal. Algo hediondo de que eles tentam fugir, sabendo que é inevitável. Estou pintando o quadro com cores um tanto sombrias, mas, de uma maneira menos enfática e definida, a tecnologia é assim. Existem os que a compreendem e a controlam, mas esses são tecnólogos, que descrevem suas funções numa linguagem desumana. Ficam citando partes

e relações entre elementos desconhecidos, que nunca fazem sentido, não importa quantas vezes já se tenha ouvido falar neles. E essas coisas, esse monstro, continuam devorando a terra e poluindo o ar e os lagos; não há como fazê-las recuar, nem como escapar a elas.

Não é difícil assumir tal posição. E só entrar na zona industrial de uma cidade grande, que se poderá contemplar a tecnologia, nua e crua, cercada por altas cercas de arame farpado, portões trancados, avisos de ENTRADA PROIBIDA, além dos quais se divisam, envolvidas pelo ar poluído, estranhas formas de metal e tijolos, de propósito desconhecido, cujos donos jamais serão vistos. Não sabemos para que servem, nem por que estão ali, e ninguém sabe informar. Portanto, sentimo-nos alienados, exilados numa terra estranha. Aqueles que possuem e compreendem aquelas coisas não nos querem por perto. Essa tecnologia toda, de certo modo, faz a gente se sentir um estrangeiro na nossa própria terra. Até a sua forma, aparência e mistério convidam-nos a bater em retirada. Sabemos que há uma explicação em algum lugar, e que, sem dúvida, a humanidade tira algum proveito disso tudo, mas só vemos os cartazes PROIBIDO ENTRAR, PROPRIEDADE PARTICULAR, e nada que sirva às pessoas; pelo contrário, vemos pessoas, pequenas como formigas, servindo a essas formas misteriosas e incompreensíveis. E aí a gente pensa: “Se eu fizesse parte de tudo isso, se eu não fosse um estranho, seria apenas outra formiga servindo a essas formas.” E assim, resta um sentimento de hostilidade, que creio ser o que se manifesta na maneira de pensar de meus amigos; não há outra explicação. Qualquer coisa que se relacione a válvulas, eixos ou chaves faz parte daquele mundo desumanizado que eles querem esquecer e do qual não querem fazer parte.

Nesse caso, eles têm companhia. Não resta dúvida de que seguiram seus instintos naturais, não tentaram imitar ninguém. Muitos outros, porém, também estão seguindo seus instintos naturais, sem imitar ninguém, e os sentimentos de várias pessoas se coadunam nesse particular, de modo que, quando observados de um ponto de vista coletivo, como o da imprensa, parecem constituir um movimento de massas, um movimento antitecnológico, toda uma esquerda antiecológica emergente, assomando sabe-se lá de onde, e dizendo: “Parem com a tecnologia! Levem-na para outro lugar! Tirem-na daqui!” Esse movimento é ainda contido por um

tênuo fio de lógica, a lembrança de que sem fábricas não há empregos nem padrão de vida. Existem, contudo, forças humanas mais fortes que a lógica; sempre existiram, e se se tornarem mais intensas nesse ódio à tecnologia, o fio poderá partir-se.

Inventaram e continuam a inventar clichês e estereótipos como beatnik ou hippie para designar os antitecnólogos, os opositoristas do sistema. Todavia, não se transformam indivíduos em massas simplesmente criando uma expressão massificadora. John e Sylvia não pertencem a uma massa, assim como a maioria daqueles que seguem o mesmo caminho. Eles parecem revoltar-se justamente contra a massificação. E como sentem que a tecnologia tem muito a ver com as forças que estão tentando massificá-los, não gostam disso. Até agora, em geral, essa resistência tem sido passiva: fuga para as áreas rurais, quando possível, e coisas parecidas. No entanto, não precisariam ser tão passivos assim.

Não concordo com eles em relação à manutenção das motos, não porque não simpatize com seus sentimentos a respeito da tecnologia. Acho apenas que essa fuga e esse ódio à tecnologia são contraproducentes. O Buda, a Divindade, mora tão confortavelmente nos circuitos de um computador digital ou nas engrenagens de uma transmissão de motocicleta quanto no pico de uma montanha ou nas pétalas de uma flor. Pensar de outra maneira é aviltar o Buda — o que significa aviltar-se a si mesmo. Eis o que desejo explicar nesta chautauqua.

Embora já não haja mais pântanos, o ar está tão úmido que a gente pode olhar diretamente para o disco amarelo do sol, como se houvesse fumaça ou poluição na atmosfera. Só que agora estamos atravessando campos verdes. As casas das fazendas são limpas, brancas, diferentes. E não há fumaça, nem poluição.

Robert Pirsig e Chris



## Capítulo 2

A estrada serpeia, subindo cada vez mais. Paramos para descansar e almoçar, conversamos um pouquinho, e depois reencetamos nossa longa viagem. Por causa do cansaço que principia à tarde, devido à agitação do primeiro dia, viajamos num ritmo equilibrado, nem lento, nem rápido.

Somos atingidos por um vento lateral de sudoeste, e a moto parece inclinar-se sozinha a cada rajada, para neutralizar a força dele. Há pouco comecei a sentir algo peculiar em relação a esta estrada, uma apreensão, como se estivéssemos sendo seguidos ou observados. Mas à nossa frente não há nenhum carro, e pelo espelho retrovisor só vejo John e Sylvia, lá bem longe.

Ainda não chegamos às Dakotas, mas as amplas campinas mostram que estamos próximos delas. Alguns prados estão azulados, cobertos de flores do linho, que ondulam vagarosamente, como a superfície de um oceano. Os morros agora são maiores, dominando tudo, exceto o céu, que parece mais aberto. Quase não se podem ver os sítios e fazendas a distância. A terra está começando a se alargar.

Não há um limite nítido entre as Planícies Centrais e as Grandes Planícies. A mudança é gradativa, e nos pega desprevenidos; é como se a gente estivesse saindo de um porto embatido pelas ondas, notasse que elas se haviam elevado bastante, e olhando para trás não divisasse mais a costa. Aqui há menos árvores, e subitamente percebo que as que existem não são nativas. Foram trazidas e plantadas em fileiras ao redor das casas e entre os campos de cultivo para quebrar o vento. Onde não há árvores, porém, também não há vegetação rasteira, nem brotos — apenas capim, às vezes entremeado de flores silvestres e mato, mas geralmente apenas capim.

Pressinto que nenhum de nós compreende exatamente o que será viajar durante quatro dias de verão através destas campinas. A gente se lembra de ter visto, de carro, uma planura e um grande vazio estendendo-se até onde a vista alcança. É extremamente monótono e maçante dirigir assim, durante horas, sem chegar a lugar nenhum, imaginando quanto tempo vai durar a travessia, sem uma curva na estrada, sem qualquer alteração na topografia, que continua igual até a linha do horizonte.

John teve medo de que Sylvia não fosse aguentar tanto desconforto e resolvera mandá-la de avião para Billings, que já fica em Montana; mas Sylvia e eu o fizemos mudar de ideia. Eu lhe disse que o desconforto físico é importante apenas quando estamos indispostos. Aí a gente põe a culpa em qualquer coisa que incomode. Mas se a pessoa estiver disposta, o desconforto não importa muito. Aliás, considerando a disposição e os sentimentos de Sylvia, é difícil imaginá-la reclamando.

Além disso, chegar às Rochosas de avião era como enquadrá-las num dado contexto, vê-las como um bonito cenário; ao passo que atingi-las após uma árdua jornada através das pradarias significaria vê-las de outra forma, como uma meta, uma terra prometida. Se John, Chris e eu chegássemos com esse sentimento e Sylvia chegasse achando as Rochosas “agradáveis” e “bonitas”, a desarmonia resultante seria pior do que a que porventura proviesse do calor e da monotonia das Dakotas. De qualquer maneira, eu gosto de conversar com a Sylvia, e assim havia também motivos pessoais em jogo

Ao ver estes campos, digo-lhe mentalmente: “Está vendo? Está vendo?” E acho que ela vê mesmo. Espero que mais tarde ela veja e sinta algo nestas pradarias que já desisti de descrever aos outros; algo existe aqui por causa da ausência de todas as outras coisas. Às vezes, Sylvia parece tão deprimida pela monotonia e pelo tédio da sua vida citadina, que talvez veja nestes capinzais intermináveis e ventos incessantes algo que surge vez por outra, quando aceitamos a monotonia e o tédio. Essa coisa está aqui, mas não sei que nome devo dar a ela.

Agora vejo no horizonte outra coisa que, creio, os outros não estão vendo. Ao longe, na direção sudoeste — só dá para ver do alto desta colina — há uma orla escura no céu. Aí vem temporal. Talvez fosse isso o que me preocupava, fiquei tentando tirar a idéia da cabeça, mas sabia que com essa umidade e esse vento, era muito provável a chuva. É o maior azar pegar mau tempo assim logo no primeiro dia, mas, como eu já havia dito, de moto a gente toma parte na cena, não fica só assistindo, e é natural que as tempestades contracenem conosco.

Se fossem só nuvens de trovoadas e rajadas de vento intermitentes, poderíamos tentar contorná-las, mas o que eu via era diferente. Aquela longa faixa escura, sem cirros, ali adiante, deve ser uma frente fria. As

frentes frias são violentas, principalmente quando vêm de sudoeste. Muitas vezes contêm tornados. A sua chegada, o melhor é procurar abrigo e deixá-las amainarem. Não duram muito, e é bom viajar com o tempo fresco que as sucede.

As frentes quentes são piores. Podem durar dois dias seguidos. Lembro-me que, certa vez, há alguns anos, Chris e eu estávamos viajando para o Canadá e fomos apanhados, depois de uns duzentos quilômetros, por uma frente quente, sobre a qual já nos tinham prevenido, mas que não conhecíamos. Foi uma experiência triste e estúpida.

Viajávamos numa pequena motocicleta de 6,5 H.P., sobrecarregada de todo tipo de bagagem, menos de bom senso. A máquina só dava 70km/h, no máximo, contra um vento frontal moderado. Não prestava para viagens. Chegamos a um grande lago nos North Woods na primeira noite e acampamos em meio a temporais que vararam a madrugada. Esqueci-me de cavar uma vala em torno da tenda. Resultado: por volta de duas da madrugada começou a entrar um aguaceiro danado, que ensopou os dois sacos de dormir. De manhã estávamos encharcados, deprimidos e mortos de sono, mas eu achei que a gente podia continuar, porque certamente a chuva cessaria breve. Ledo engano. Lá pelas dez o céu estava tão escuro que todos os carros trafegavam de faróis acesos. E foi aí que despencou a tempestade.

Estávamos usando as capas que nos haviam servido de tenda na noite anterior. Elas agora inflavam-se como velas, diminuindo nossa velocidade máxima para 50km/h. A estrada estava coberta por uma camada de cinco centímetros de água. Caíam raios por todos os lados. Lembro-me de um rosto de mulher que nos olhou assustado da janela de um automóvel, imaginando que diabo estávamos fazendo numa moto com aquele tempo. Acho que eu não ia conseguir explicar a ela.

A moto começou a andar a 35km/h, depois a 30. Aí pôs-se a engasgar, a estourar e a cuspir e a espocar, até que, movendo-nos a apenas uns oito ou sete quilômetros por hora, conseguimos encontrar um velho posto de gasolina em ruínas, perto de uma área desmatada, e paramos ali.

Naquela época eu, como o John, ainda não me interessava em aprender a cuidar da motocicleta. Lembro-me de ter protegido o tanque de gasolina da chuva com a minha capa, segurando-a por cima da cabeça, e de

ter balançado a moto entre as pernas. Pareceu-me ouvir o barulho de gasolina agitando-se dentro do tanque. Examinei as velas, os platinados e o carburador, e chutei o kick até cansar.

Entramos no posto, que era também uma mistura de cervejaria e restaurante, e comemos churrasco. Depois saí e tentei de novo, e Chris ficou fazendo perguntas que começaram a me irritar, porque ele não parecia perceber a gravidade da situação. Finalmente, vi que não adiantava, desisti, e a raiva desapareceu. Expliquei a Chris, com o maior cuidado, que não íamos mais viajar. Não íamos mais tirar férias de moto. Chris sugeriu-me que checasse a gasolina (coisa que eu já tinha feito) e procurasse um mecânico. Só que ali não havia mecânicos, apenas pinheiros decepados, matagal e chuva.

Sentei-me com ele no capim à beira do acostamento, desanimado, e fiquei olhando as árvores e o mato. Respondi pacientemente a todas as perguntas de Chris e logo elas passaram a ser menos frequentes. Ele finalmente compreendeu que a nossa viagem de moto havia mesmo terminado e começou a chorar. Acho que tinha uns oito anos.

Pegamos carona para nossa cidade, alugamos um reboque, que engatamos ao carro, e viemos buscar a motocicleta. Depois retomamos a viagem, só que de carro. Mas não foi a mesma coisa. Não nos divertimos muito.

Certa tarde, duas semanas após o término das férias, depois do trabalho, removi o carburador para ver o que havia de errado, mas estava tudo perfeito. Então abri a torneira do tanque para tirar um pouco de gasolina a fim de limpar a graxa, antes de recolocar o carburador. Não saiu uma única gota. O tanque estava vazio. Nem pude acreditar. Até hoje mal consigo aceitar isso.

Já me censurei milhares de vezes por aquela asneira e acho que ainda não consegui me perdoar. É claro que o ruído que eu ouvira era o da gasolina do tanque de reserva, que nem pensei em abrir. Não verifiquei com cuidado, porque presumi que a chuva danificara o motor. Naquele momento, não entendia como tais deduções apressadas podem ser tolas. Agora, viajamos num máquina de 28 H.P., cuja manutenção levo muito a sério.

John me ultrapassa de repente, sinalizando com a palma da mão virada para baixo; quer que paremos. Diminuindo a velocidade, procuramos um lugar para entrar no cascalho do acostamento. A borda do concreto é afiada, o cascalho, solto; eu não estou gostando nada dessa manobra.

Chris pergunta:

— Por que a gente está parando?

— Acho que perdemos a nossa entrada — informa o John.

Olho para trás, mas não vejo nada.

— Não vejo nenhuma placa.

John abana a cabeça:

— Tinha uma ali do tamanho de um elefante.

— É mesmo?

Sylvia e John confirmam com a cabeça.

Ele se inclina, examina o meu mapa, aponta o local da entrada e o elevado da via expressa, que fica depois dela.

— Já passamos por este elevado — mostra ele. E eu percebo que ele está certo. Situação mais embaraçosa.

— Voltamos, ou continuamos? — pergunto.

Ele reflete um pouco.

— Bom, acho que não há motivo para voltarmos. Está bem. Vamos em frente. A gente vai acabar dando lá, de qualquer maneira.

E agora, acompanhando-os de perto, fico pensando por que eu teria feito uma coisa daquelas. Nem chegara a ver o tal viaduto. E agora mesmo me esqueci de avisar sobre a tempestade. As coisas estão ficando meio esquisitas.

A massa de nuvens de tempestade está maior, mas não se aproxima tão depressa quanto pensei. Não é bom sinal. Quando elas vêm rápido, passam logo. Quando vêm assim devagar, podem segurar a gente por um bocado de tempo.

Tiro uma das luvas com os dentes e apalpo um dos lados da tampa de alumínio do motor. A temperatura está boa. Está muito quente para eu deixar a mão ali, mas não a ponto de me queimar.

Tudo bem.

Um motor refrigerado a ar, como o meu, pode “colar” em consequência de um superaquecimento. Esta máquina já passou por isso... aliás, umas três vezes. Eu a examino de tempo em tempo, do mesmo modo que examinaria um paciente que tivesse sofrido um ataque cardíaco, mesmo que parecesse curado.

A “colagem” ocorre quando os pistões se expandem por superaquecimento; eles se tornam grandes demais para que as paredes dos cilindros os possam conter, emperram lá dentro, e às vezes até aderem nos cilindros, travando o motor e a roda traseira, fazendo o veículo derrapar. Da primeira vez que a minha moto engrimpou assim, minha cabeça foi projetada além da roda dianteira e o meu garupa quase montou nas minhas costas. Chegando aos cinquenta, os pistões se soltaram e a moto começou a correr novamente, mas eu saí da estrada e parei para verificar qual era o defeito. Meu acompanhante só conseguiu dizer: “Mas pra que é que você fez aquilo?” Dei de ombros, tão intrigado quanto ele, e fiquei ali, parado, só olhando para a motocicleta, os carros tirando um fino. O motor estava tão quente que o ar tremulava ao seu redor; podíamos sentir o calor que emanava. Encostei nele um dedo molhado e o metal chiou feito ferro pelando. Voltamos para casa devagar, ouvindo um ruído diferente, umas lambadas que indicavam que os pistões não se ajustavam mais nos cilindros. Eu ia ter que mandá-la para a revisão.

Levei-a a uma oficina porque achei que o problema não tinha importância bastante para que eu me desse ao trabalho de conhecer todas aquelas engrenagens complicadas, e de comprar peças e ferramentas especiais. Isso toma um tempão, e como eu podia arranjar alguém que fizesse o trabalho em menos tempo... Enfim, tive uma reação parecida com a do John.

A oficina pareceu-me diferente. Os mecânicos, que no princípio eu acreditava serem todos veteranos especializados, agora assemelhavam-se a crianças. Havia um rádio ligado a todo volume, e eles diziam tolices, brincavam e conversavam, sem me darem atenção. O mecânico que finalmente veio me atender foi logo dizendo, mal ouviu a batucada do motor: “Ah, são os tuchos!”

Tuchos?! Eu devia ter calculado o que me esperava.

Duas semanas depois paguei a conta de 140 dólares, testei a motocicleta a várias velocidades baixas, para amaciá-la, e depois de completar 1.600 quilômetros comecei a correr. Ao atingir os cento e vinte, ela “colou” de novo, só melhorando a cinquenta por hora, como antes. Quando eu trouxe a moto à oficina, eles me acusaram de não ter amaciado a máquina adequadamente. Depois de muita discussão, resolveram examiná-la de novo. Fizeram outra revisão, e desta vez levaram-na para um teste de alta velocidade na estrada.

Aí ela engrimpou com eles.

Após a terceira revisão, dois meses depois, trocaram os cilindros, aumentaram o diâmetro das agulhas do carburador, atrasaram o ponto, para que o motor funcionasse com o mínimo de calor possível, e me aconselharam a não correr demais.

A máquina estava toda suja de graxa, e não pegava. Descobri que tinham deixado as velas frouxas; apertei-as, dei a partida, e então comecei mesmo a ouvir um barulho nos tuchos, que não estavam bem ajustados. Reclamei a um dos rapazes, que trouxe uma chave de boca ajustável, colocou as tampas de alumínio sobre os tuchos sem o menor cuidado, girando-as rapidamente. Resultado:

Estragou as duas.

— Espero ter outras tampas dessas no estoque — disse ele.

Concordei com a cabeça.

Ele trouxe um martelo e uma talhadeira, e começou a bater nas tampas para afrouxá-las. A talhadeira perfurou a tampa, e vi que ele estava metendo a ferramenta bem no cabeçote do motor. No golpe seguinte, acertou o cabeçote em cheio, quebrando um pedaço de duas das aletas de resfriamento.

— Pare, por favor — disse eu, educadamente, já me sentindo como num pesadelo. — Traga-me as tampas novas, que eu levo a máquina assim mesmo.

Saí dali o mais rápido possível, estrada afora, com os tuchos batucando, sem tampas, e a moto ainda lambuzada de graxa; aí senti uma vibração estranha quando passava dos trinta. Encostei no meio-fio e descobri que faltavam dois dos quatro parafusos de sustentação do motor, e também a porca do terceiro. O motor estava preso por apenas um

parafuso. Faltava também o tensor da correia do tucho superior, o que significava que, de qualquer modo, teria sido inútil tentar ajustar os tuchos. Um verdadeiro pesadelo.

Eu nunca mencionei ao John a possibilidade de que a sua BMW venha a cair nas mãos dessa gente. Talvez eu devesse conversar com ele a respeito.

Descobri por que o motor fundia umas semanas depois, esperando que acontecesse outra vez. O defeito era um pinozinho de 25 centavos, no sistema interno de lubrificação, que fora degolado, impedindo que o óleo chegasse ao cabeçote do motor nas altas velocidades.

Volto então a pensar no porquê de tudo isso, e essa pergunta transformou-se no principal motivo para a apresentação desta chautauqua. Por que teriam eles matado o serviço daquele jeito? Eles não estavam fugindo da tecnologia, como o John e a Sylvia. Pelo contrário, eram os próprios tecnólogos. Propunham-se a realizar um serviço, e saía aquele verdadeiro desastre. Não havia qual quer motivo pessoal. Não havia qualquer razão aparente para aquilo. Aí tentei lembrar-me daquela oficina, daquele lugar horrível, procurando diagnosticar as causas.

O rádio era uma das pistas. Ninguém pode se concentrar no que está fazendo e ouvir rádio ao mesmo tempo. Talvez não achassem que era preciso concentração para fazer aquele trabalho; só precisavam ficar manuseando chaves. Girar chaves ouvindo rádio é bem mais agradável.

A velocidade do trabalho era outra pista. Eles espalhavam coisas por todos os lados porque estavam com pressa, e nem olhavam onde as estavam atirando. Agiam assim para ganhar mais, mas deviam parar para pensar que assim o serviço leva mais tempo para ser acabado ou então fica mal feito.

A principal pista, porém, me pareceu ser a expressão deles. Era difícil explicar. Eram bem humorados, amigáveis, amáveis — e neutros. Meros expectadores. Tinha-se a impressão de que estavam ali por acaso e que alguém lhes havia metido uma chave nas mãos. Não se sentiam identificados com o trabalho. Não diziam: “Eu sou mecânico.” Às cinco da tarde, ou no momento em que terminassem a jornada de oito horas, eles paravam e não pensavam mais no serviço. Tentavam não pensar no serviço até mesmo durante o trabalho. A sua maneira, estavam fazendo o mesmo

que John e Sylvia: conviviam com a tecnologia sem realmente se envolverem com ela. Ou antes, estavam envolvidos, mas, no fundo, longe dela, ausentes, afastados. Trabalhavam com a tecnologia, mas não a ponto de se importarem com ela.

Aqueles mecânicos não viram o pino degolado; mas, obviamente, fora também um mecânico que o degolara, montando a tampa lateral de maneira errada. Lembrei-me de que o proprietário anterior havia dito que um mecânico achara a tampa difícil de ser colocada. Era por isso. O manual da moto mencionava aquela possibilidade, mas ele, como os outros, estava com pressa demais, ou então não teve o necessário cuidado.

Enquanto trabalhava, pensei que esse mesmo descuido surgia nos manuais para computadores digitais que eu estava revisando. Eu escrevo e reviso manuais técnicos durante os outros onze meses do ano, e sei que eles estão repletos de erros, ambiguidades, omissões e dados tão distorcidos que a gente tem que ler as instruções seis vezes antes de entender alguma coisa. O que pela primeira vez me chamou a atenção foi que esses manuais concordavam com a atitude passiva por mim presenciada na oficina. Eram manuais para espectadores, feitos de acordo com eles. Em cada linha está implícita a ideia de que “esta máquina está isolada no espaço e no tempo de tudo o que existe no universo. Ela não se relaciona com você, e você não se relaciona com ela, a não ser quando liga certos comutadores, mantém os níveis de voltagem, verifica se há falhas no funcionamento...”, e assim por diante. Esse é o problema. Os mecânicos assumiram em relação à moto uma postura que não difere em nada da assumida pelo manual, ou por mim em relação à máquina quando a levei à oficina. Somos todos espectadores. Ocorreu-me também que não existe manual que trate da verdadeira questão da manutenção das motocicletas, o aspecto mais importante de todos. A preocupação com o que se faz é considerada sem importância, ou então simplesmente subentendida.

Creio que nesta viagem devemos perceber e investigar um pouco este detalhe, para ver se aquela estranha separação entre o ser e o fazer humanos pode fornecer algumas pistas para descobrirmos que diabo aconteceu de errado neste nosso século. Não pretendo apressar essa análise. A pressa é um dos vícios de nossos dias. Quando a gente resolve apressar alguma coisa é porque não se interessa mais por ela e quer mudar

de atividade. Eu quero chegar lá devagarinho, mas cuidadosa e detalhadamente, comportando-me da mesma maneira que antes de encontrar aquele pino quebrado. Eu só consegui encontrá-lo devido ao cuidado com que o procurei.

Percebo de repente que a terra transformou-se num plano euclidiano. Não há mais colinas, nem mesmo uma saliência no terreno. Isso quer dizer que entramos no Red River Valley. Logo chegaremos as Dakotas.

Chris, Sylvia e John



## Capítulo 3

Ao saímos do Red River Valley, as nuvens de tempestade, que já toldavam o céu, estão quase nos alcançando.

John e eu analisamos a situação em Breckenridge e resolvemos continuar até não podermos mais.

Ela está bem próxima, agora. O sol desapareceu, sopra um vento frio, e uma muralha composta de várias nuances cinzentas assoma à nossa volta.

Parece enorme, dominadora. A pradaria aqui é ampla, mas sobre ela a grandeza dessa sinistra massa cinzenta pronta para despencar é assustadora. Viajamos agora à sua mercê. Não sabemos quando e onde ela nos alcançará. Tudo que podemos fazer é vê-la aproximar-se cada vez mais.

A cidade que víamos antes, alguns pequenos edifícios e uma caixa d'água, desapareceu por trás de uma muralha cinza-chumbo. Ela logo nos alcançará. Não vejo cidade nenhuma à nossa frente; vamos ter simplesmente que enfrentá-la.

Alcançando a moto de John, gesticulo, mandando-o correr mais. Ele assente e acelera. Deixo-o passar um pouco à frente, depois atinjo a mesma velocidade. O motor reage às mil maravilhas — cem, cento e vinte, cento e trinta... Agora estamos mesmo sentindo o vento, e eu abaixo a cabeça para diminuir a resistência... Cento e quarenta. A agulha do velocímetro oscila para diante e para trás, mas o tacômetro registra exatamente 9.000 rpm. Chegamos perto dos cento e cinquenta... Mantemos essa velocidade... E vamos em frente. Estamos indo depressa demais para que eu possa fixar a vista no acostamento. Acendo o farol, como medida de segurança. De qualquer maneira, vou precisar dele. Está ficando muito escuro.

Zunindo através da planície imensa, sem ver carro nenhum, quase nenhuma árvore, rodamos, no entanto, numa estrada nivelada e vazia, o motor emitindo um som “compacto” de alta rotação, o que significa que ele está a toda força. A escuridão aumenta cada vez mais.

PRÉVIA GRATUITA · OFERTA POR TEMPO LIMITADO

## Você chegou ao fim desta prévia.

Continue lendo "Zen E a Arte Da Manutenção De Motocicl..." e mais de 1 milhão de livros — de graça por 30 dias.

★★★★★ Mais de 1 milhão de leitores já aproveitam

### Com o Kindle Unlimited, sua leitura não tem fim:

- ✓ Leia à vontade — explore mais de 1 milhão de títulos sem pagar por livro.
- ✓ Leve para qualquer lugar — baixe o app gratuito e leia onde e quando quiser.
- ✓ Em qualquer tela — celular, tablet, computador ou Kindle — você escolhe.
- ✓ Grandes autores — best-sellers e novos talentos, inclusive títulos em inglês.

**COMEÇAR MEUS 30 DIAS GRÁTIS**

Cobrança só após o período grátis.

- ✓ Pagamento seguro
- ✓ Acesso imediato
- ✓ Cancele quando quiser

Não precisa ter um Kindle: baixe o app gratuito e comece a ler agora.

Se não quiser ler no aplicativo Kindle, compre o livro [clikando aqui](#).