

# Falar “COM” ou falar “PARA”?



**N**ão sou da área da educação, mas, quando li essa lapidar frase de Paulo Freire guardei-a na memória. Que admirável síntese!  
“Falar para” é atitude do vetusto e “admirável” (ou abominável?) e antigo professor. Que fala do púlpito, do alto, como quem emana ordens e ensinamentos como se fossem irrefutáveis, sem merecer o contraditório, unidirecionais. Sem discussões!

Vem de uma discutível hierarquia refletindo relações engessadas e paradas no tempo.

Já “falar com” mostra um relacionamento em ambos os sentidos, interativo, que aceita contra argumentações e contribuições, às vezes preciosas. Entra numa dinâmica dialética (tese-antítese-síntese). Assim se evolui, numa simbiose assertiva, sinérgica e cooperativa. Onde 2+2 podem ser maior que 4!

No ano que deixo o Metrô, após 45 anos, talvez mais por “fadiga de material” do que por vontade, comparo-o com essa ideia de Paulo Freire.

Sem rancores, sem idealismos que refletem pura falta de memória (como os que sentem falta do Vulcabras, da pomada Minâncora e do Óleo de Fígado de Bacalhau, entre outros!). Não e não!

O Metrô de São Paulo continua uma eficiente e importante empresa com ótimos profissionais, com uma direção zelosa e engajada na importante missão da promoção da mobilidade em São Paulo.

Porém, é difícil escapar da Era do Capitalismo Financeiro, que atua de modo global e imperioso.

Economia neoliberal, financeirização da produção e dos objetivos, processos mais atrelados ao lucro e a ganhos imediatistas do que à qualidade de vida do cidadão, ajuda aos desvalidos etc. Objetivos que, quase sempre, estão fora dos orçamentos.

Assim, esse contexto contamina, também, as políticas públicas, mexe no foco das empresas, de modo quase sorrateiro, invisível.

É o “falar para” se instalando, mais e mais.

Ordens emanadas, ordens cumpridas. Sem muitas discussões. Escolhas nem sempre com embasamento técnico, mas, que cunham direções tomadas. Mesmo que, às vezes, existam divergências. Simplesmente assim.

Já no “falar com” há uma ampla discussão, participação de todos. Dos mecânicos ao diretor, passando pelos engenheiros.

Lembro-me do CRE (Conselho Representativo dos Empregados), com acesso às reuniões de diretoria e à documentação oficial.

Discussões, principalmente técnicas, eram travadas espontaneamente com a Academia, outros metrôs e empresas. Os sindicatos tinham forte participação sendo incluídos nas questões. Esse clima permitia a descoberta de soluções originais e independen-

tes. Como não aceitar o controle de trens sugerido pela HMD e buscar o novíssimo, a época, ATO (Automatic Train Operation) que até hoje continua operando eficientemente?

Como dávamos assistência técnica a outros metrôs, em formação, podíamos comparar padrões e soluções. Desde o projeto do metrô de Bagdá, a consultoria dos metrôs do Rio de Janeiro e Salvador, a operar o metrô de Caracas, treinando seus operadores.

As avaliações dos empregados eram feitas de modo bidirecional. O chefe avaliava o subordinado e vice-versa.

Quando da implantação do TQM (Total Quality Management), à moda japonesa, todos os funcionários eram estimulados a dar sugestões.

Todos eram os responsáveis e se sentiam donos do seu processo. Engenheiros, nas obras, davam entrevistas à imprensa sem prévio consentimento.

Então, veio o reconhecimento internacional. O honroso convite da Universidade de Londres para ingresso no Comet Group (Commission of Metros), onde só entravam os portadores de “benchmarks” originais.

Importantes instituições nasciam dentro da empresa, como a ANTP e o CBT (Comitê Brasileiro de Túneis) com escritórios nos próprios da companhia.

Essa lista continuaria, porém, sua continuação seria enfadonha.

Mas, é o suficiente para mostrar o clima de liberdade que propiciou a criação (criação que nunca surge em ambientes hierarquizados) de novos métodos, processos originais e mais eficientes.

Penso que o leitor, que pacientemente leu até aqui (a quem agradeço pelo dispêndio precioso de seu tempo), já intuiu sobre o falar ‘para’ e ‘com’.

Claro que é impossível não ser saudosista no desfecho do meu “casamento” que deu certo. Paixões são arrebatadoras. E tento, então, levar em conta esse fator.

Mesmo porque todas as generalizações são perigosas (inclusive essa!).

Também considerando efeitos senis deletérios, além do saudosismo, deixo a discussão “em aberto”. Réplicas e tréplicas serão aceitas.

Os defensores do “Naming Rights” de “Carrão Assai” e “Ultrafarma Saúde” (virão “República Bradesco”, “Brahma Vila Madalena”?) terão voz.

Difícil escapar da “cachaça Metrô” (sugestão?). Metroviário será sempre metroviário! Trilhos da vida ...

Como será a existência fora dele?

Assim e sem adeus, deixo meu “até breve” companheiros! 🍷

**NESTOR SOARES TUPINAMBÁ**  
é engenheiro, mestre em Urbanismo e consultor de Transporte  
E-mail: [nstupinamba@uol.com.br](mailto:nstupinamba@uol.com.br)