

A ilha

A *MIT Revista* passou duas semanas no Japão e de lá trouxe uma série de reportagens. Neste número, confira o museu da marca em Okasaki e as gueixas de Kyoto. Mas prepare-se, porque tem mais nas próximas edições: leilão de atum em Tóquio, sumô em Osaka, tatuagem em Yokohama, lutadores brasileiros de vale-tudo e visual à la *Blade Runner* em Shibuya

por Décio Galina fotos João Wainer



História viva

Fábrica em Okasaki conserva 50 modelos incríveis no Mitsubishi Auto Gallery, museu automotivo que passeia pelos mitos da marca

O som da catraca girando na porta da fábrica da Mitsubishi, em Okasaki, é logo seguido pela frase — carregada de pausa e emoção — do gerente de exportação da Mitsubishi Motors, Atsushi Kikkawa: “Aqui é o coração da Mitsubishi. Você está entrando no solo sagrado da marca”. No início da caminhada, em meio ao entusiasmo dos trabalhadores que aproveitam a hora do almoço para jogar beisebol e futebol, Kikkawa fala da essência do símbolo dos três diamantes. Conta com orgulho que, desde 1986, quando entrou na empresa, aprendeu a importância da valorização do ser humano. E talvez seja justamente isso que diferencia as máquinas da Mitsubishi. “Não nos preocupamos apenas em vender muitos carros”, explica. “Procuramos criar produtos diferenciados, pois nossos clientes esperam isso.” Enquanto passeia em torno do Eclipse GT V6 exposto em um salão, o gerente emenda outra conclusão. “Somos grandes, mas sabemos ser ágeis nas mudanças.”

A próxima parada da visita comprova na prática as palavras de Kikkawa: a Mitsubishi Auto Gallery, museu de 1.100 metros quadrados montado em 1989, onde estão à mostra 50 modelos de veículos que contam a evolução da marca. Um lugar para passar a tarde toda. Logo à esquerda da entrada, o início de tudo: o Modelo A, de 1917. O carro de luxo de sete lugares, 35 cavalos de potência e 32 quilômetros por hora de velocidade máxima possui um detalhe dourado curioso que desce perto da cabeça do motorista: o denseika, transmissor de voz semelhante a uma corneta, usado pelos passageiros para se comunicar com o chofer. A Mitsubishi Shipyard produziu 22 ►

Detalhe do Modelo A (1917): o primeiro carro produzido em série pela Mitsubishi



MODELO A Com sete lugares e 35 cavalos de potência, ele attingia 32 quilômetros por hora de velocidade máxima

PX 33 Modelo de 1935 foi o primeiro carro japonês com tração nas quatro rodas



HENRY J Entre 1951 e 54, a Mitsubishi se vinculou com a americana Kaiser Frazer para fazer este modelo

HILL MINX Ainda entre os carros que estão próximos à entrada do museu, destaque para este modelo 1958



unidades do Modelo A até 1921. Hoje, no mundo, só existe essa réplica. Seu vizinho de museu é o PX 33, de 1935. Concebido para uso militar, foi o primeiro carro japonês com tração 4x4. Ao lado, toda a imponência do Henry J (1952) e do Hillman Minx Super Delux (1958).

A série de carros é interrompida por uma Juji-Go (1947): bicicleta fabricada com materiais excedentes da construção de aviões. Aí começa a seqüência de nove modelos de scooters. A primeira delas, de 1946, a Silver Pigeon C-10, precisava ser empurrada até o motor funcionar — só depois dessa operação, o piloto podia sentar e sair por aí. A importância dela, no entanto, não está nessa característica, mas, sim, no fato de ter sido criada no pós-guerra, simbolizando o início de uma era de paz. A magrela evoluiu até o modelo C-140, de 1964. Cartazes publicitários mostram do que ela era capaz: “Hill Climbing”, anuncia um deles, deixando claro que a Silver Pigeon tinha inclusive o poder de subir ladeiras.

Grande marco da década de 60, o Mitsubishi 500 (1960) — sedã de quatro lugares com suspensão independente nas quatro rodas — foi

colocado à venda por meros US\$ 1.100. O bom preço fazia parte da campanha do governo de motorizar o país. Mas ele entrou para os anais por ter vencido, em 1962, o 9º GP Macau na classe até 750 cc. Começava aí essa “mania” da Mitsubishi de vencer competições internacionais. O sucesso de vendas do M500 incentivou o lançamento de novos modelos: em 1962, despontou o Colt 600, sendo substituído pelo Colt 1000 já no ano seguinte — esse ficou famoso por triunfar no 2º GP do Japão, disputado no circuito de Suzuka, em 1964. E, por falar em competição, o museu dedica um setor exclusivamente ao assunto (ao entrar, vire à direita, siga o corredor à esquerda e vá até o final). Uma das estrelas do pedaço é o Colt Galant 16L-GS que, em 1972, ganhou o 7º

Australian Southern Cross Rally. O inglês Andrew Cowan, que pilotou o bólido na vitória histórica, autografou a carroceria do Colt. Não há como falar de estrelas, no entanto, sem pronunciar as três sílabas que viraram sinônimo de êxito em provas duríssimas como o Paris-Dakar: Pa-je-ro.

O primeiro modelo a debutar nesse rali, em 1983, mostrou, de cara, sua força: venceu a categoria Production e levou o prêmio de melhor equipe por ter atravessado o deserto sem nenhum arranhão. Ficar frente a frente com o carro que ainda carrega o número 161 como uma tatuagem na carroceria é garantia de uma viagem no tempo e no espaço, até os confins do deserto. Existe outro conceito importante na elaboração da Pajero. O modelo foi criado para alterar a mentalidade de

que um 4x4 tinha apenas fins militares. A Pajero evidenciou que o mesmo veículo pode conciliar a resistência de um utilitário com o conforto de um carro de passeio. Pronto: caiu no gosto do mundo inteiro. O setor de competição conserva outro automóvel transformado em mito: o Lancer. O modelo 1600 GSR conquistou em 1974 o 22º East Africa Safari Rally.

E, já que estamos falando das lendas vivas da marca, lá estão reluzentes o Galant — ainda hoje um dos sedãs de maior aceitação no Japão — e o luxuoso Debonair, que deixou o público de olhos arregalados ao ser exposto na 10ª All Japan Motor Show, em 1963. É tanto detalhe, tanta curiosidade — como os minicarros (Minica) e os triciclos (Mizushima e Leo) — que as horas passam sem avisar. A questão é que no Japão é sempre bom ficar de olho no relógio — principalmente se o meio de transporte utilizado para viajar for o trem-bala. Sem exagero, ele não atrasa nem um minuto — e a próxima etapa da viagem já estava definida: Kyoto, base dos principais templos e jardins zen do país, lugar de fama mundial por causa de Gion, o bairro das gueixas...



GALANT GTO R73-X Ele é de 1972, mas ainda hoje é um dos sedãs de maior aceitação no Japão

DEBONAIR O modelo de 105 cavalos criado em 1964 caiu nas graças dos executivos japoneses



MITSUBISHI 500 Por US\$ 1.100, o modelo de 1960 fez parte da campanha do governo de motorizar o país

TREM-BALA Ou Shinkansen, como é chamado no Japão, corre a mais de 300 km/h. Com ele, não há atraso





Gueixas no caminho

Kyoto concentra os mais badalados templos e jardins zen do país — além de ser pano de fundo da polêmica entre o autor de *Memórias de uma Gueixa* e Mineko Iwasaki, a cortesã que deixou o príncipe Charles com cara de tacho

A primeira gueixa a gente nunca esquece. O que dizer, então, se ela aparece acompanhada de outra, ambas sob a luz das nove horas de uma fria manhã de março, passeando pelo templo de Nanzen-ji, um dos mais agradáveis de Kyoto? Ícones da cultura tradicional nipônica, elas estão logo ali, mas são tão distintas de todos que as cercam, que parecem sobrelevadas da cena. Protagonizam uma imagem rara. Hoje, em todo o Japão, são cerca de mil, sendo que 200 (entre gueixas — ou geikos — e maikos — ou aprendizes) estão em Kyoto. Não menos memorável é a dúvida do que observar primeiro. Veja as opções. O quimono: verdadeira obra de arte, a vestimenta tem caráter sagrado para essas moças e, se por um lado, não há muitas variações de corte, a multiplicidade de cores e padrões é enorme. O obi: a faixa do quimono também repleta de significados. O okobo: altas sandálias de madeira, de formato afunilado, responsáveis por passos bem equilibrados e cuidadosos. A face pintada de branco: originalmente tal maquiagem era usada por homens aristocratas em audiências com o imperador — ele os recebia protegido por um manto fino, que impedia os visitantes de vê-lo diretamente (a cor branca refletia a luz

das velas e ajudava o imperador a reconhecer quem estava no recinto). O wareshinobu: penteado que deixa o cabelo preso em um coque, no topo da cabeça, valorizando assim parte do corpo considerada sensual para os padrões japoneses — o pescoço, que deve ser longo, de preferência. Enfim, o que não faltam são detalhes para admirar.

Dois horas por US\$ 5 mil

Uma mulher em trajes ocidentais as acompanha pela sucessão de belíssimos cenários de Nanzen-ji. Ela aceita responder a poucas perguntas e confirma que as duas são maikos que devem virar gueixas em cinco anos. Nesse período, vão aperfeiçoar as técnicas de danças clássicas, de instrumentos musicais (como o shamisen, de três cordas) e de outras artes tradicionais, como a cerimônia do chá e a caligrafia. Durante o aprendizado, porém, frequentarão as ochayas (luxuosas casas de chá onde acontecem confraternizações e banquetes) assim como as gueixas. São profissionais que vivem um regime rigoroso nas okiyas (casas de gueixas), com aulas e ensaios constantes. “Costumamos entreter os clientes em festas privadas para grupos seletos de benfeitores convidados”, escreve Mineko Iwasaki — a ►



As duas maikos tiraram a manhã no templo Nanzen-ji para fazer fotos. Na página ao lado, detalhe do templo de Kiyomizu-dera



Turista passeia no templo de Ginkaku-ji, no leste de Kyoto, um dos mais visitados na cidade. Ao lado, casal faz pose em frente ao Kinkaku-ji, conhecido como Templo Dourado

“Vendemos arte, e não corpos”

Mineko Iwasaki

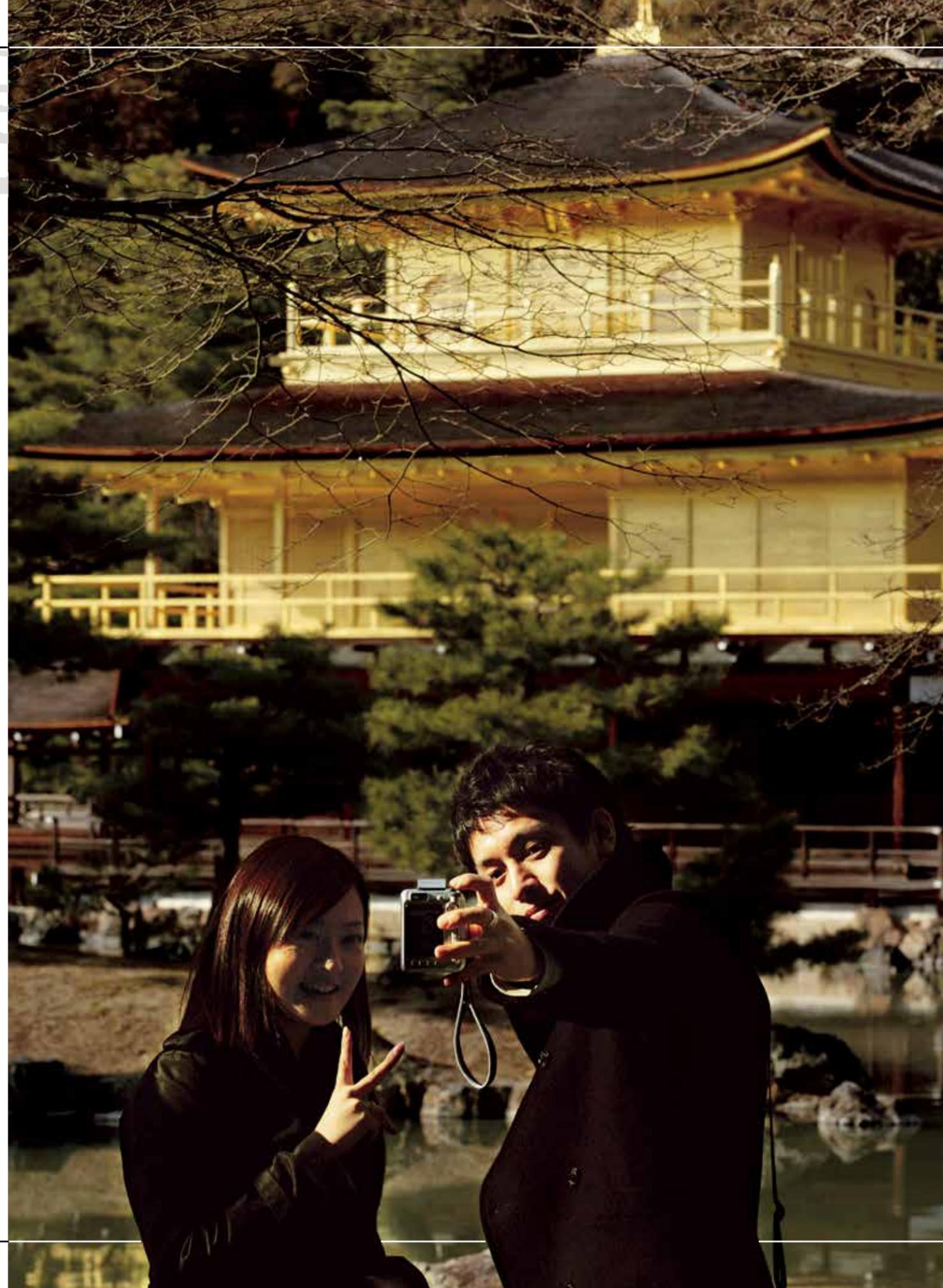
gueixa mais famosa do Japão nas décadas de 60 e 70 — no prólogo de *Minha Vida Como Gueixa* (289 págs., editora JBC). Uma festa de duas horas com jantar completo para poucos convidados e três ou quatro geikos pode custar US\$ 5 mil. “Além disso, também aparecemos numa série anual de eventos de performance como o Miyako Odori (Dança das Cerejas).” Mineko resolveu romper o lendário silêncio da categoria graças ao lançamento do livro *Memórias de uma Gueixa*, de Arthur Golden (459 págs., Imago Editora).

O best-seller do norte-americano foi parar em Hollywood, em filme homônimo, dirigido por Rob Marshall e produzido por Steven Spielberg (ganhou Oscar de direção de arte, fotografia e figurino). De acordo com Golden, os personagens e a história de sua obra são “totalmente inventados”. No entanto, o fato de enfatizar a colaboração de Mineko na parte de agradecimentos do livro irritou a oriental — ela esperava ter sua identidade preservada. Logo, além de preparar a sua versão sobre o fechado universo das gueixas, Mineko também processou Golden por difamação, quebra de contrato e violação de direitos autorais. Na obra que escreveu em parceria com a jornalista norte-americana

Rande Brown, Mineko refuta qualquer hipótese de uma gueixa ser comparada a uma prostituta: “Vendemos arte, e não corpos”. E ao mesmo tempo em que esmiúça o cotidiano de Gion, principal bairro de gueixas em Kyoto, a mais famosa delas lembra de passagens curiosas da carreira. Em abril de 1970, foi convidada para um banquete informal para o príncipe Charles. Papo vai, papo vem, e ele pede emprestado o leque usado por Mineko, que atende ao pedido sem pestanejar. O simpático saca uma caneta, autografa o leque e o devolve à dona. Aí, a surpresa: Mineko não aceita a peça assinada. “Você não quer o meu autógrafo?”, questiona Charles. “Não, obrigada.” E ele, com cara de tacho: “Nunca ouvi ninguém dizer isso antes”.

O sentido das pedras

O contato com a mulher que acompanha as duas gueixas em Nanzen-ji só é possível graças à presença da brasileira Andréa Harumi Teixeira. Foi ela que, em japonês, fez as poucas perguntas permitidas. A sansei de 37 anos aceitou o convite da *MIT Revista* de passear pelos principais templos de Kyoto para falarmos de sua segunda temporada ►





A paulistana Andréa Harumi Teixeira desfruta da folga em Kyoto, durante sua segunda temporada de trabalho no Japão

oriental. Ela trabalha desde julho de 2004 no controle de qualidade de uma fábrica de rolamentos. Economiza US\$ 1.000 por mês e mora em Konan, pequena cidade próxima a Kyoto. Vive em um prédio onde a cabeleireira é brasileira e há aula de capoeira. Aos domingos, só se fala português no supermercado. A primeira placa na entrada da cidade também prefere a língua de Camões: “Igreja Presbiteriana Renovada — Jesus te ama”. No restaurante do primo Rodrigo Takeo Sato, placas e mais placas de ofertas de trabalho para brasileiro. “E olha que a situação para nós aqui já foi bem melhor...”, adverte Andréa. “Os salários eram melhores.” Saudade do Brasil? “Sim, de mergulhar, de surfar...” No retorno da primeira temporada (de 1990 a 94), Andréa recorda que ficou com medo de sair à noite no Brasil. “No Japão, além de o povo ser educado e hospitaleiro, a sensação de segurança é muito grande.”

Hora de interromper a conversa. Depois de conhecermos os templos Ginkaku-ji (que deve ser visto logo cedo para evitar a penca de turistas) e Kinkaku-ji, o Templo Dourado (a ser contemplado em dia de sol para que o reflexo no lago fique perfeito), paramos em Ryoan-ji no fim da tarde. Fechamos o dia no principal jardim zen do país. Lá, 15 pedras grandes pontuam um mar retangular de pedrinhas. Não há razões especiais para a localização das pedras maiores, nem para o formato do desenho feito pelo rastro do arado. A única certeza é que, de qualquer ponto que se observe o jardim, é impossível enxergar

tudo o conjunto das 15 pedras — logo, você aceita uma realidade sem poder comprová-la na prática. Ao se concentrar apenas nas pedrinhas em si, ou em uma em particular, sem se preocupar em explicar o que é realmente aquilo, a mente experimenta a agradável sensação de desligar. Difícil se mover dali.

À noite, por volta das 11 horas, desfrutando da mesma sensação de segurança comentada por Andréa, deixo de novo o Kyoto Tower Hotel, bem em frente aos 15 andares da envidraçada estação de trem da cidade, para uma última volta por Gion, bairro tão citado na obra de Mineko Iwasaki. Dispensando a mala e saio com a filmadora digital VX 2000 da Sony direto na mão — sem o menor receio. Caminho por mais de uma hora pelas vielas da região e deparo com uma gueixa na porta de um estabelecimento. O suave movimento dos braços para abrir a cortina da entrada e o sorriso sereno entregue ao homem que a acompanha ficam tatuados na memória. Com a imagem na cabeça, encerro a visita a Kyoto e já planejo a próxima etapa da jornada: outro trem-bala até Osaka, onde dormiremos em um hotel-cápsula — tudo para chegar, às 6h30 da manhã, ao treino de sumô do paulistano Cristiano Luis de Souza. História para uma outra hora. ▲

A MIT Revista voou a convite da Swiss Airlines  (11) 3016-4747, www.swiss.com. Agradecimentos a agência Century Travel (61) 3365-3400

