

HISTÓRIAS DE PAULO



ENCONTRO NO CARIBE

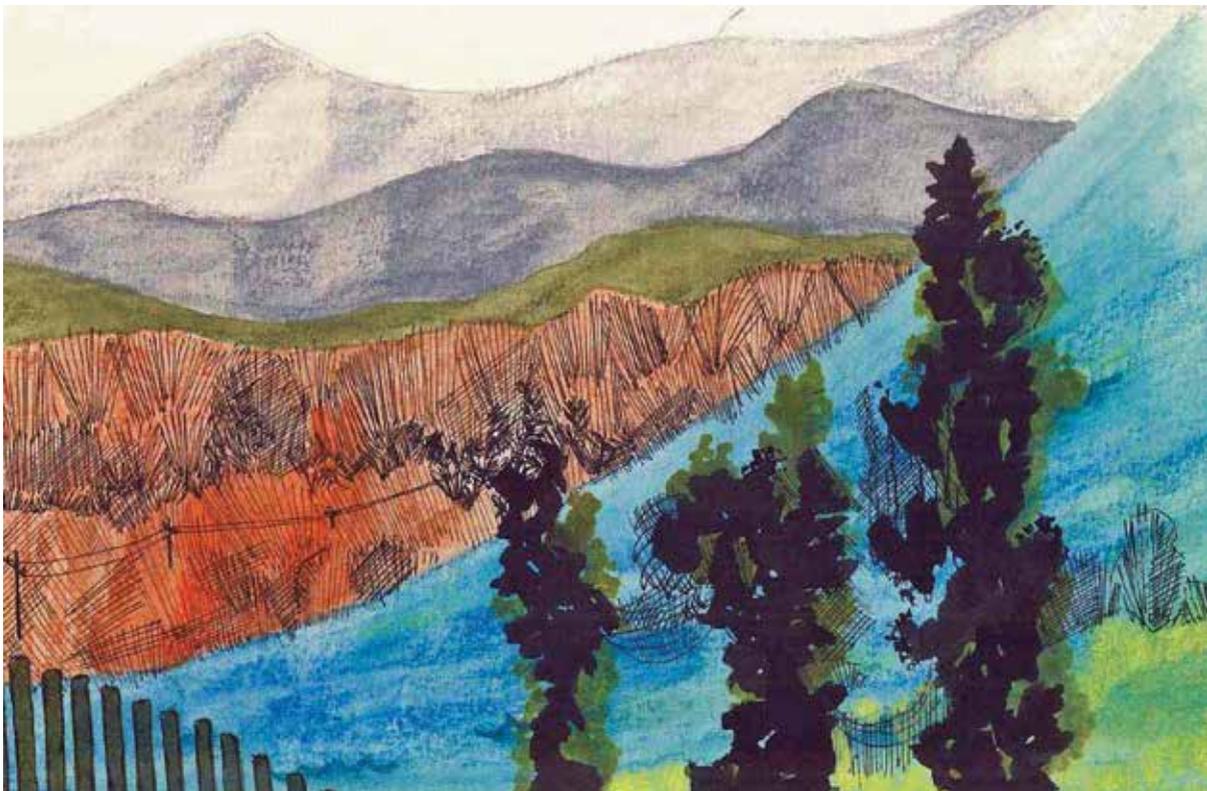
Estávamos na década de sessenta e eu trabalhava na indústria automobilística. Era gerente de suprimentos, responsável pelo planejamento e abastecimento das linhas de produção da empresa. Um de nossos fornecedores mais importante era do ramo de pneus. Nos primeiros dias de cada mês, religiosamente, o gerente de vendas desta empresa marcava uma reunião comigo para que fosse analisado o desempenho das entregas do mês anterior, os problemas encontrados e os programas de produção para os meses seguintes. Esta reunião acontecia na parte da manhã e terminava lá pelo meio dia, seguida de um convite ao fornecedor para almoçarmos em um restaurante próximo, em São Bernardo do Campo.

Durante o almoço nada de falarmos de serviço. Ele, John, era inglês e falava de seu país, da cidade em que tinha nascido (Londres), de sua família e da satisfação de morar no Brasil há mais de cinco anos. Eu, por outro lado, falava sobre minha família, sobre futebol, aviação e de meu desejo de conhecer a Europa. Todo mês era a mesma coisa. Estes encontros fizeram nascer uma amizade entre nós. No fim de cada ano John convidava todos os gerentes de suprimento das outras indústrias automobilísticas para um jantar com as esposas em São Paulo. Passaram-se anos e este cerimonial se repetia rigorosamente.

Numa das reuniões mensais, John me avisou de sua saída da indústria, pois ia se aposentar e voltar para a Inglaterra. Lá ele ficaria por um ano e em seguida iria com a esposa, Kate, passar o resto de sua vida em uma ilha, muito pequena, no Caribe. A ilha era uma possessão inglesa. Na única cidade (?) desta ilha moravam aproximadamente vinte e cinco famílias de ingleses idosos, que lá possuíam pequenas chácaras.

No fim do ano John despediu-se de mim e partiu para a Inglaterra, com a promessa de escrever para mantermos tão boa amizade. Isto realmente aconteceu algumas vezes e depois o nosso contato acabou.

Passados alguns anos, iniciei uma atividade alternativa que consistia em fazer traslado de aviões pequenos dos EUA para o Brasil. Um amigo, o Alcy, comprava estes aviões, trazia-os para cá e os revendia com um lucro fantástico. Convidou-me para ser seu sócio, mas o *bobão* aqui preferiu ficar na indústria automobilística... Entretanto ofereci-me para fazer o traslado de alguns aviões, já que ele tinha dificuldade de encontrar pilotos que falassem inglês e tivessem bom conhecimento de aviação (eu tinha e falava bem inglês, mas meu número de horas de voo era diminuto, pois a aviação para mim era como um esporte). O Alcy aceitou a minha oferta, com a



promessa, nunca cumprida, de instruir-me e possibilitar que eu fizesse o voo *solo* das aeronaves a serem transladadas.

Um belo dia ele me procura e convida para acompanhá-lo numa viagem aos EUA, para trazer um Piper. Era um Cherokee Arrow 200, com trem de pouso retrátil, hélice de passo variável, asa baixa, VOR e NDB no instrumental, entre outras tecnologias. Eu não deveria fazer um voo *solo*, mas apenas acompanhá-lo como passageiro. Aceitei e trouxemos a *águia*, tirada da fábrica da Piper em Vero Beach, Florida. Aproveitei para conhecer a rota Miami-São Paulo, em detalhes,

já que pilotá-lo nem pensar, pois o Alcy não permitia a quem voasse com ele colocar a mão nos controles: puro ciúme. O meu objetivo, nesta viagem era preparar-me para translados que faria em seguida. De posse de todos os *macetes* cheguei a São Paulo *checado* (pronto) para um traslado *solo*.

Finalmente, alguns meses depois, veio o convite para participar como piloto solo do traslado de quatro aviões, todos da Piper de Vero Beach, Cherokee 140 – PA28-180. Eram pequenos aviões de quatro lugares. Não cabia em mim de tanto orgulho pela façanha que ia realizar.

Sáímos de Vero Beach tendo Miami como destino. Aí seria regularizada a documentação do traslado para a viagem até São Paulo. O grupo era formado pelo Alcy (dono das aeronaves), eu e dois fazendeiros do interior de São Paulo, irmãos. Uma das aeronaves era para a fazenda destes dois.

Ficamos em Miami quatro dias, enquanto a documentação era liberada. Foi uma viagem maravilhosa, apesar de não me adaptar ao voo com um grupo tão heterogêneo. O Alcy, que deveria ser o líder, cuidava só dele: “venham atrás de mim”, dizia. Os dois irmãos fazendeiros eram uns bagunceiros, voavam bem, mas cada um por si. Na chegada a São Paulo eu avisei ao Alcy que continuaria com os traslados durante minhas férias na indústria automobilística, mas, frisei, sozinho. Ele concordou e ficou de me avisar sobre a próxima viagem.

Meses depois chegou a notícia do Alcy: “tem uma aeronave para você buscar”. Desta vez era um Cherokee Arrow 200! Tinha chegado a oportunidade que eu esperava: faria um voo técnico, dentro de padrões de segurança severos e uma navegação, como se dizia na época, *no book* ou seja, absolutamente dentro das normas vigentes. Acontece que o meu pedido ao Alcy, para *solar* um Arrow antes da viagem, não tinha sido atendido. Iria assim mesmo e ponto final.

O recebimento do Arrow na fábrica, consistia num voo acompanhado de um piloto de provas da empresa. Não mencionei ao piloto da fábrica que





nunca tinha sido solo naquela aeronave. Fiz a decolagem, algumas manobras e parti para o pouso que era a parte mais problemática. Este não foi bom como eu desejava, de forma que decolei novamente e me preparei para um pouso “perfeito”. Não foi tão perfeito assim, mas, *dava pro gasto*. Avisei ao piloto que estava tudo ok e poderia considerar a aeronave como recebida por mim.

Sem querer, comentei com ele que aquele era meu primeiro voo *solo*, mas que durante a viagem iria me adaptando à aeronave. Ele quase caiu de costas. O senhor, sem nenhuma experiência de voo com este tipo de aeronave, vai sozinho fazer uma viagem de cinco dias até ao Brasil? Falei que era brincadeira e encerrei o assunto com medo que ele avisasse o seu chefe e este me impedisse de fazer o voo.

Voei naquele mesmo dia para Miami (Opa Locka Airport), regularizei os documentos e daí a três dias estava partindo para o grande voo! Saí muito cedo para aproveitar bem o dia e enfrentei mau tempo na parte da tarde. Lá pelas 17 horas, faltando ainda uma hora para chegar ao ponto planejado para pernoite, vi que corria risco de passar apertado com o início da noite e muito mau tempo.

Estava, neste momento, *na vertical* de uma ilhota que, entretanto, tinha uma pista de pouso excelente. Modifiquei meus planos

e pousei ali. Lá de cima tinha visto apenas uma pequena vila, mas deveria ter um hotel onde eu pudesse passar a noite. No solo fui recebido por um afrodescendente muito alto e magro: era o responsável pelo aeroporto. Tinha ali um hangar diminuto e sua residência.

Expus a ele a minha situação e pedi ajuda para colocar o Arrow no hangar e conseguir condução para a cidade, onde desejava passar a noite. Para meu espanto ele disse que na cidade não tinha hotel, mas eu poderia ficar num quarto, junto à sua casa, destinado a pilotos que por ali pousassem. Problema resolvido. Lá pelas 19 horas ele me chamou para tomar um lanche na sua casa, um convite muito bem recebido, pois eu estava faminto. Ele me explicou que na ilha moravam várias famílias de idosos em pequenas chácaras.

Em seguida ao lauto lanche, dormi e acordei às 6 horas da manhã, com a intenção de partir logo para recuperar o atraso em relação ao plano. O *afro* me informou que tinha verificado as condições meteorológicas da região e a sugestão era que eu não decolasse antes das 12 horas, para não arranjar problema com um péssimo tempo à minha frente. Falei pelo rádio com uma base americana próxima dali e confirmei as informações. Portanto, era relaxar e aguardar as 12 horas.

Sem nada para fazer, resolvi fazer uma caminhada pela praia ao lado da pista. No fim



da praia tinha uma pequena elevação e decidi ir até lá. Ao me aproximar da elevação vi um pescador *molhando a isca* calmamente. Tinha um chapéu com as cores inglesas. Aí me deu um estalo: o *afro* tinha me dito que a ilhota era uma possessão inglesa e ... será que era a ilha do John? Na volta iria perguntar a ele.

Quando cheguei onde estava o pescador, ele me viu, levantou-se e ... ficamos ambos mudos. Era o John. Passado o susto, ele, apontando para mim, disse: “Paulo? *What are you doing here?*” Seguiu-se um abraço caloroso e amigo.

Aí ele me explicou que aquela era a ilha do Caribe da qual ele tanto me falava e onde moravam seus parentes aposentados e mais alguns amigos. Foi me puxando para ir à casa dele, garantindo que sua esposa, a Kate, *ia ter um troço* quando me visse. Ele tinha razão. Ao ver-me ela ficou muda e em seguida desandou a chorar.

Falávamos os três ao mesmo tempo e demorou até eu explicar como e porque eu tinha chegado ali.

Nessa altura, a notícia da chegada de um amigo brasileiro do John já tinha se espalhado e o pessoal da ilhota começava a chegar. Como viviam isolados, qualquer novidade era motivo para juntar todos

e comemorar. Vendo aquele movimento crescer, aproveitei para avisá-los que eu decolaria ao meio dia e já eram 10 horas. A resposta do John e de sua esposa foi clara e definitiva: “Não vamos deixar você sair daqui hoje, pode desistir. Faremos um almoço e jantar e todos os nossos amigos da ilha virão”. Aleguei que o proprietário da aeronave precisaria ser avisado e na ilha não tinha telefone (nem celular ou e-mail, que naquele tempo não existiam). “Não tem problema, disse o John, temos rádio amador e você pode se comunicar com o Brasil já”. Pegou-me pelo braço e me arrastou para a casa de um habitante que era rádio amador. Falei com São Paulo e o jeito foi relaxar e me preparar para a festança.

Começou a chegar gente, trazendo comida e bebida aos montes e ali mesmo, antes do almoço, já estávamos tomando uísque, cerveja, vodca etc.

O John me explicou que eles ficavam procurando motivo para comemorar seja lá o que fosse: parou de chover, o céu está azul, aniversários, visitas (raríssimas) e se não encontrassem nada, comemoravam também.

Apareceram dois ingleses, habitantes da ilha, que tinham sido pilotos de caça da RAF (Royal Air Force) na Segunda Guerra mundial, mostrando



grande interesse pela minha viagem e meu Arrow. Eles diziam que voaram, durante a guerra, em vários aviões de combate (Spitfire, Mustang, Typhoon Hurricane e o fabuloso Tempest), todos conhecidos meus de livros e revistas. Queriam ver a aeronave e voar comigo sobre a ilha, ensinando-me algumas acrobacias que faziam durante a guerra. Ficaram no meu pé até que eu lhes disse que tinha um contrato com o proprietário da máquina que impedia passar o comando para quem quer que fosse durante a viagem. Foram pedir ao John para me convencer, mas deixei claro que não faria isto. Além de tudo o Arrow não era acrobático.

E a farra continuava. Voltei ao aeroporto para buscar minha maleta com roupas, acompanhado pelos dois pilotos de caça que apenas viram a aeronave.

A festa toda acabou lá pelas duas horas da madrugada, com um monte de ingleses de fogo.

Fiquei pensando como iria voar daí a algumas horas, *muito mais prá lá do que prá cá*.

Acordei lá pelas seis horas e a esposa do John já estava fazendo um café, rodeada por alguns *bebuns* que ainda estavam lá.

Por volta das oito horas o John e sua esposa me levaram para o aeroporto, carregado de garrafas de uísque. Tiramos o Arrow do hangar, despedi-me do *afro* e sua família e após um caloroso abraço nos amigos, John e Kate, fui para a cabeceira da pista iniciar a decolagem.

Já rolando para decolagem, tive a maior surpresa e emoção de minha vida: alinhados junto à pista estava um grupo de mais de cinquenta ou mais *amigos ingleses*, todos balançando na mão um pano branco, dando adeus para mim. Não sabia se cuidava da decolagem ou se acenava para eles. Balancei a asa do Arrow, em agradecimento por gesto tão amigo daquele pessoal.

Subi e resolvi voltar e dar um rasante, a toda velocidade, sobre a pista. Eles mereciam. Fiz isto e eles continuavam balançando os panos brancos de adeus. Dei uma *puxada* violenta e segui meu rumo balançando a asa. Levei muitas horas para me refazer de tão fantástica experiência.

Tive contato com John mais algumas vezes e depois a amizade silenciosa tomou conta de tudo...

OS CARROS DE LUIZ

Era um Ford sedan 1929, quarto portas, verde escuro em baixo e preto na capota, vulgarmente conhecido como “Ford bigode”, por causa das duas alavanquinhas que ficavam logo abaixo do volante para regular o avanço da ignição e aceleração. As rodas foram modificadas para o modelo 1932, deixando o Fordinho mais elegante. Não tinha vidros nas portas e sim “cortinas” com plástico transparente. Era lindo e motivo de nosso orgulho por termos um carro, naquela época.

Nonô, como fazia com todos os outros carros de Papai, dava um trato nele todos os sábados, na parte da manhã, não sei se para conservá-lo ou para prepará-lo para as fugidas à noite.

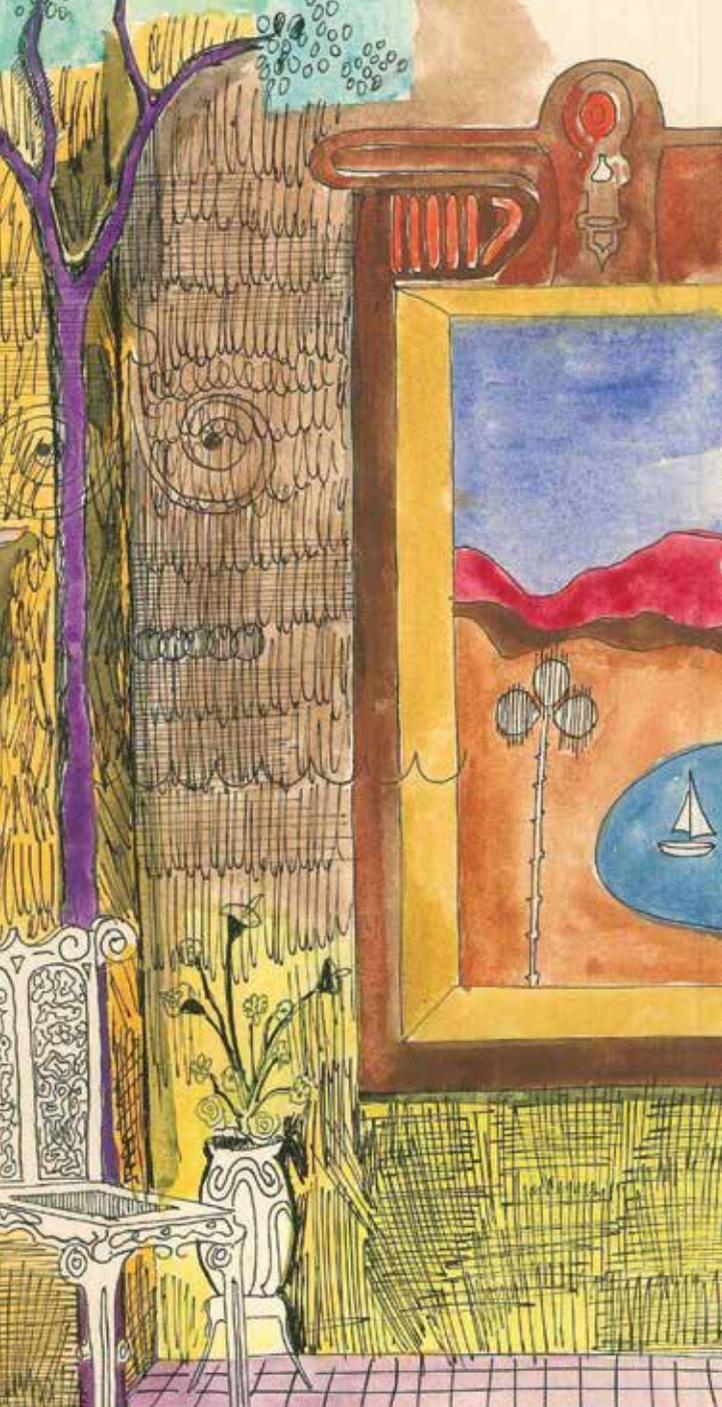
Certo sábado, à tarde, Papai resolveu colocar toda a família no carro e seguimos na direção da Pampulha. De repente o motor começou a falhar, falhar, até parar. Papai abre o capô, examina tudo e não encontra a causa do defeito. Eu e Nonô também fizemos o mesmo e ... nada. Aí, Papai perguntou ao Nonô se ele tinha mexido em algo durante a faxina habitual que fizera naquela manhã. Àquela altura ele, certamente, já tinha matado a questão, mas não se atrevia a falar com medo da bronca. Mamãe, nervosa, já queria voltar a pé para casa. Então Nonô, com seu

sorriso sarcástico, lembrou que havia trocado a tampa do radiador pela tampa do tanque de gasolina, que era muito mais bonita! Acontece que a tampa do tanque de gasolina tinha um suspiro para evitar que fosse formado vácuo no tanque (não havia bomba e a gasolina descia por gravidade). Trocadas as tampas e após sonora bronca, muito maior de Mamãe do que de Papai, continuamos o passeio.

Agora, chega de achar que Nonô era sempre o culpado e vamos passar a “bola” para mim.

Papai dormia muito cedo e sorrateiramente eu pegava a chave do Fordinho (como era chamado, carinhosamente por nós), e saía para dar umas voltas, com os amigos. Eram eles o Gláucio, o Chico D’Ávila, o Pedrinho e o Afonsinho. Fazíamos uma vaquinha e colocávamos quinhentos réis de gasolina, para que o crime não fosse descoberto, na manhã seguinte. O Gláucio batizou o Fordinho com o nome de “charanga”. De vez em quando ele falava: Ô Cadaval, pega a charanga pra a gente dar umas voltas e lá íamos nós, pela noite movimentadíssima de Belo Horizonte. Acontece que numa destas escapadas, passei com a charanga por um buraco e a frente do carro afundou. Por sorte, perto dali achamos uma oficina, ainda aberta e tocamos para lá. O mecânico





deu logo o diagnóstico: a mola mestra do feixe dianteiro quebrou. Solução: comprar outra, no dia seguinte, e fazer a montagem. Dois problemas se apresentaram: dinheiro para comprar a mola e como falar para Papai sobre o acontecido e levar sonora bronca da D^a Diva. Solução prática: soldar a mola. O mecânico estava irredutível com esta proposta indecente, mas acabou aceitando, com minha promessa de, na manhã seguinte, comprar uma mola mestra (logo a mola mestra, a maior e a mais cara...) e trocar pela soldada. Feita a solda e montado o feixe, levei o carro para casa, com todo cuidado. O dia seguinte seria ... outro dia.

Acontece que a mola nunca foi substituída, até o carro ser trocado pelo Chevrolet 36. Muita irresponsabilidade, que, por sorte, não ocasionou um acidente...

Papai trabalhava numa empresa, cujos escritórios ficavam no Edifício Acaiaca, na Av. Afonso Pena, bem em frente à Igreja São José. Uma tarde ele me chamou lá e da sacada do escritório, apontou para um carro que estava estacionado junto à entrada da igreja, e falou: “vendi o Fordinho e comprei aquele Chevrolet 1936, preto, que está ali?”. Quase caí de costas. Um Chevrolet 36, preto, inteirinho! Que conforto! Vidro das portas que eram acionados por manivela, em vez das cortinas do Fordinho, motor potente, etc. Foi um progresso enorme. Nonô adorou, também.



O único caso que me lembro sobre o Chevrolet aconteceu uma semana após a venda do carro. Naquele tempo não se falava em manutenção preventiva e nem tínhamos dinheiro para isto. Quebrava, a gente mandava consertar... Com o passar dos anos o Chevrolet foi ficando muito ruim, cheio de defeitos e Papai resolveu vendê-lo, o que foi feito com rapidez. Exigiu o pagamento em dinheiro. Cheque era coisa rara de que mineiro, muito desconfiado, não gostava. Recebeu, em dinheiro, dentro de um saco pardo de armazém e para evitar problemas, pediu Nonô para levar o carro até a casa do comprador, e ... ponto final.

Uma semana depois, o comprador apareceu lá em casa. Houve um curto circuito no painel de ins-

trumentos, seguido de incêndio dentro do carro. Papai, muito calmamente, disse que lamentava, mas, o carro não era mais dele e nada podia fazer. O cara foi embora, muito P da vida e Papai morreu de rir (antes com ele do que com eu...).

Também houve o Mercury motor V8, preto, um “tanque”. A gasolina deveria ser barata naquela ocasião, pois o consumo daquele motor era muito alto. Lembro-me, apenas, de dois “causos” bem significativos do Mercury V8.

Era o dia do casamento de Maninha e Bedê. A noiva ia para a igreja com Papai no banco de trás, Nonô na direção e eu ao lado. Nonô preparou o carro todo, lavou, encerrou, poliu: uma joia! Logo que saímos lá de casa, começou a fazer em barulho na roda traseira direita. E agora? O que fazer? Resolvemos tocar em frente, devagar, até a igreja, rezando para o carro não quebrar, pois o vexame seria grande: levando a noiva, primeira filha a casar etc. Chegamos. Tratamos, logo, de conseguir outro carro para trazer os noivos de volta.

Nonô e eu voltamos, após o casamento, muito devagar, barulho aumentando, etc. Chegando em casa, fomos retirar a roda e, ao sair a calota, achamos o motivo do susto: um dos parafusos da roda soltou-se e ficou rolando dentro da calota.

O outro fato com o Mercury foi na volta de um passeio à Serra do Cipó. Carro lotado com filhos e



amigos, fim de tarde. Um barulho grande no eixo traseiro, o carro foi freando, freando e parou. Fomos olhar: o parafuso, forjado, que prendia as molas do feixe traseiro, quebrou-se e a mola mestra (sempre a mola mestra!) deslizou e travou a roda traseira direita. Aonde achar um parafuso naquele local, estrada de terra, longe de Lagoa Santa e naquela hora?

Papai não “esquentou” e falou comigo: tem uma casinha longe, no meio do pasto aí do lado. Vamos até lá ver se achamos um parafuso. Em minha opinião, a probabilidade de encontrarmos um parafuso que servisse era zero, mas fomos lá.

Apareceu um preto velho, magro, alto e muito atencioso. Papai conversou, explicou o que queríamos e o preto velho ficou escutando. Depois disse: venham aqui dentro de casa. O único parafuso que tenho é o da minha cama e se servir eu dou. Tirou o parafuso. Era muito grande e parecia que servia. Calçou a cama com dois tijolos e amarrou com um arame as tábuas da cama e nos

deu o parafuso. Papai quis pagar e ele não aceitou. Fomos até ao carro, levantamos as rodas de trás e batendo nas molas acertamos o furo e colocamos o parafuso. Deu certo. Inacreditável! Acontece que o parafuso era de aço e não tinha resistência para suportar a carga do carro. Fomos embora, devagar, mas chegamos. Não me lembro de Papai ter trocado este parafuso por outro forjado... Isto era um pormenor insignificante para ele.

Naquela época, havia muito Citroën em Belo Horizonte, todos na cor preta e do mesmo modelo. No começo, o de Papai era muito bom. Com o passar do tempo, sem manutenção preventiva ou outra qualquer, ficou, como era natural, cheio de defeitos: câmbio, fechadura das portas, etc. Papai não esquentava e ia andando. Quando as marchas “encavalavam”, Papai abria o capô, sacudia certas alavancas e ia em frente, como se nada tivesse acontecido.

Papai deixava o carro estacionado na rua, enquanto trabalhava. Certa tarde, eu estava na

porta de casa quando ele chegou e estranhei o carro, porque me pareceu muito mais novo que o de Papai, limpo, brilhando etc. Falei isso com ele e naquela sua calma característica, olhou, examinou o carro e disse: “Você está certo. Este não é o meu carro!”. Voltei com ele, imediatamente, para o local onde tinha estacionado o outro. Havia um grupo de pessoas ali, inclusive um senhor dizendo que o seu Citroën tinha sido roubado. A polícia foi chamada e acabara de chegar. Papai tinha levado o carro errado! A chave abriu tranquilamente o outro carro e o Dr. Luiz não estranhou estar dirigindo um carro mais novo, mais limpo, mais bonito e que não encavalava marchas. Explicado o engano, tudo foi esclarecido, desculpas pedidas, muitos abraços e muitas risadas.

PEGANDO CARONA NAS LEMBRANÇAS DE PAULO por Mauricio

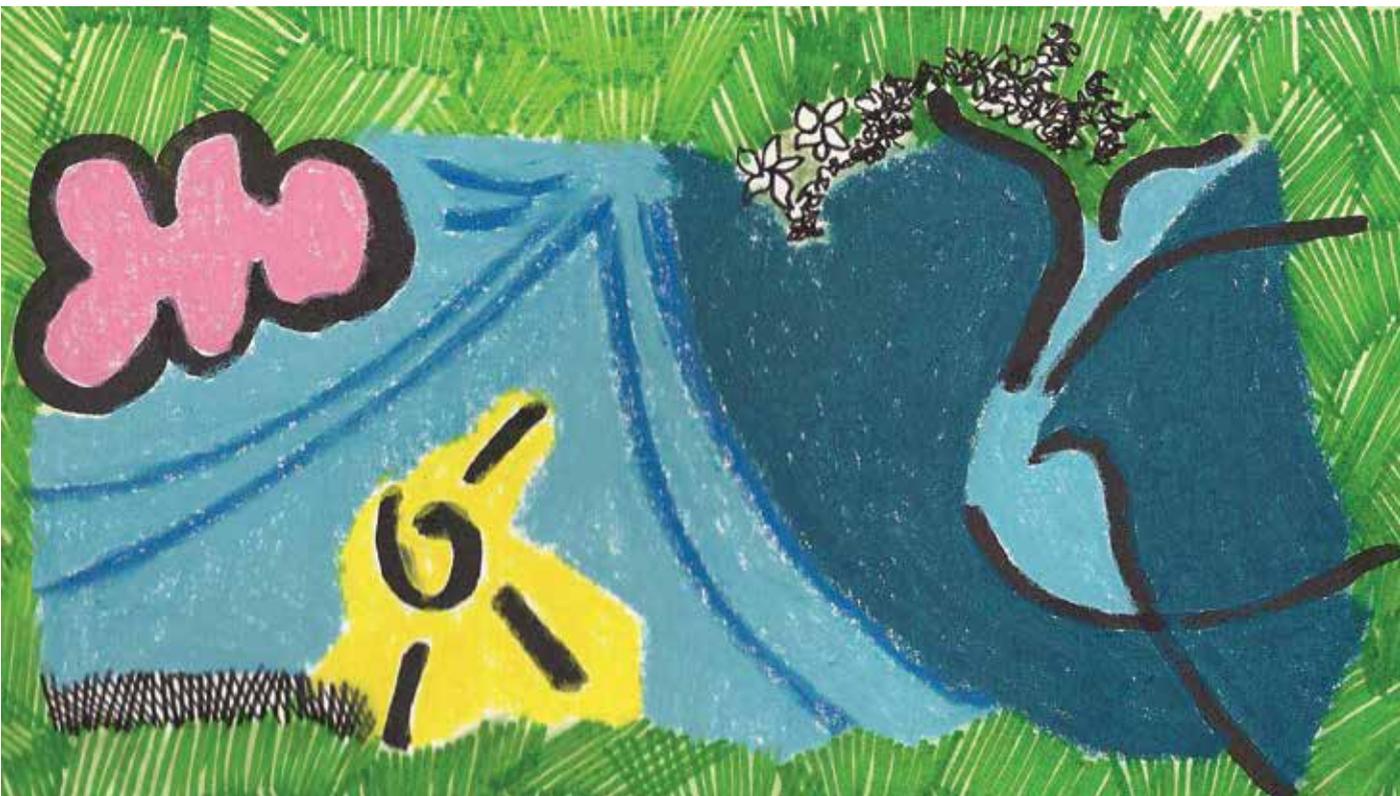
Eu era menino quando a família toda ia para a casa da Pampulha no Fordinho 29. Não me lembro de incidentes na ida. Era na volta, quando todos estavam cansados e felizes, depois de um fim de semana de muita atividade, que o carro fazia das suas. O mais dramático era na forte subida da Av. Antônio Carlos, antes do IAPI. Ali o carro bufava, soltava uma coluna de vapor que embaçava o para-brisa e ameaçava fundir o motor. Alguns tinham que appear e completar a subida a pé para aliviar o peso. Para minha tristeza, eu sempre estava

entre eles. Lá em cima, entrávamos novamente na charanga e descíamos, vitoriosos e aliviados, em direção à Lagoinha e ao centro da cidade.

Lembro-me de uma viagem mais longa, a Divinópolis, onde Papai ia vistoriar uma obra. A toda hora tínhamos que parar o carro, entrar no mato e encher um garrafão com a água de algum córrego que passasse por perto para completar o radiador. Era tempo de seca e cada parada na estrada de terra significava uma nuvem de poeira sobre os passageiros. Fazer o quê?

Fomos e voltamos sem maiores problemas, uma vez que a água fervendo no radiador, o calor e a poeira da estrada eram coisas de rotina nessa época. Já chegando em Belo Horizonte, vimos um ajuntamento de pessoas na barragem da Pampulha. Papai parou o carro e descemos para ver o que era. Alguém mostrou um vazamento de água na parede de pedra, uma bica que parecia pouco ameaçadora. Vi que Papai ficou preocupado, mas não tinha o que fazer. No dia seguinte, a barragem rompeu inundando o Aeroporto e todo o vale a jusante. Foram meses, talvez anos, até reconstruir a barragem e ter de volta a bonita Lagoa da Pampulha.

O Citroën fez parte ativa da minha adolescência. Ai por volta de 1957-1958 eu já sabia dirigir, mas, em nenhuma hipótese, estava autorizado a sair sozinho com o carro. O jeito era surrupiar o posante à noite para passear com os amigos, seguindo a trilha de Paulo e de Nonô. A estratégia não era



simples. Primeiro, esperar os velhos dormirem. Depois, pé ante pé, no escuro, tirar a chave do carro que ficava sempre em cima da cômoda, junto ao Menino Jesus de Mamãe (que a essa hora também já estava adormecido).

O passo seguinte era mais complicado: tirar o carro da garagem sem fazer barulho. Os amigos (ao menos dois eram essenciais para o sucesso da estratégia) que já esperavam lá fora, ajudavam a empurrar o Citroën, cuidadosamente, primeiro para fora da garagem e depois até a Av. Bernardo Monteiro. Ali era a vez da gravidade, pois o carro raramente pegava na chave. Tinha que ser no tranco, na descida da avenida. Ele quase sempre

pegava até a Rua dos Ottoni. Mas, nem sempre. Uma vez reagiu valentemente, passou pela Praça Hugo Werneck e desceu o último quarteirão da Bernardo Monteiro até o Rio Arrudas. E lá parou, em repouso absoluto.

Um dos amigos, o Pedrinho, disse que já tinha sido ajudante de chofer de caminhão e entendia de motores, o que, provavelmente, não passava de lorota. “Deixa pra lá que eu resolvo...”. E mexe, remexe por mais de uma hora até que o carro pegou na chave, milagrosamente. Depois de tanta tensão, o Citroën ficou mesmo foi na garagem e partimos a pé para a noite de Belo Horizonte.