

## NÓS COM OS PÉS NO CHÃO

*Transeunte e veículo, duas faces da mesma moeda. Quando se respeitam. Nicolau, através do paranaense Eduardo José Daros, presidente da Associação Brasileira de Pedestres, revela que na maioria das vezes isso não acontece. Mas, vamos às ruas!*

Em 1938, com pouco mais de seis anos de idade, eu realizava a proeza de ir sozinho à escola. Eram apenas umas doze quadras. Porém, na lembrança da criança que guardo dentro de mim, era uma longa caminhada, cheia de surpresas. Recordo-me, muito bem, que havia um largo para onde confluíam cinco ruas, obrigando-me a escolher entre a segurança, andando mais, ou cruzá-lo em diagonal, com muita ansiedade, apesar do pouco trânsito que havia. Era uma aventura para a criança, que mais tarde se tornou rotina para o adolescente e o jovem.

A cidade de Ponta Grossa, com seus poucos automóveis, muitas carroças polonesas e raros ônibus e caminhões, devia ter uns 35.000 habitantes naquela época. Ela cresceu menos rápido que nossas experiências em centros urbanos maiores, tornando-se pequena em nossa mente adulta, porém grande e grandiosa em nossas recordações da infância.

Curitiba, na década de 50, não obstante ser bem maior, era ainda dócil e agradável ao pedestre, quando aí residimos como estudante de engenharia e engenheiro civil recém formado.

Não temos dúvida de que, nessas ricas vivências de ter a cidade sob nossos pés, podendo ir e vir livremente, sentindo-a boa e segura, passível de ser plenamente conhecida e lembrada, está a origem de nosso desajuste nas cidades grandes.

Foi nos EUA, como estudante bolsista, entre 1959-60, que recebemos o grande impacto da civilização moderna: a quase extinção do pedestre.

O ambiente urbano em torno da Universidade de Stanford, e da cidade contígua de Palo Alto, onde morávamos, era extremamente agradável. Contudo, a baixa frequência dos ônibus, por falta de usuários, tornava quase impossível alguém viver ali sem automóvel. O número de horas que passamos dentro dele nos 18 meses que lá estivemos foi bem maior que em nossos 28 anos de vida em Ponta Grossa e Curitiba. Bem menos, porém, que nos últimos 18 meses aqui na cidade de São Paulo.

Não obstante o grande número de veículos e o trânsito intenso na Califórnia, não resistimos à loucura da civilização motorizada, por duas razões: o pedestre, apesar de impotente para ter o meio urbano sob seus pés, nas raras e curtas caminhadas que realizava, era respeitado. Ele podia até parar o trânsito, colocando seu pé em qualquer ponto da rua, ainda que fosse multado em seguida, caso desrespeitasse a sinalização.

Por outro lado, com mapas coloridos e bem feitos, e ao volante de um carro, tínhamos a região sob as quatro rodas de um velho veículo usado.

Foi no Rio de Janeiro que sentimos os efeitos negativos de uma sociedade precocemente motorizada: menos veículos que na Califórnia, porém muito desrespeito ao pedestre e à sinalização de trânsito. Tentando conduzir o carrinho de minha filha recém nascida, por calçadas imundas e cheias de veículos estacionados, vivíamos um verdadeiro drama: ter a consciência de que estávamos sendo agredidos e o sentimento de não poder mudar essa verdadeira loucura coletiva.

Uma vez, acompanhando um engenheiro do Banco Mundial, aguardávamos a abertura do sinal de pedestre para cruzar a Avenida Presidente Vargas. Ele falava bem o espanhol e permanecia atento. Quando apareceu a luz verde com a palavra *SIGA*, ele iniciou a travessia. Ao puxá-lo pelo paletó, salvei-o de ser atropelado por um ônibus. Lívido e assustado, sem perder o bom humor, porém, voltou-se e disse: *SIGA*, para la muerte?!

Minha vivência infantil em Ponta Grossa e a experiência adulta na Califórnia não permitiam que convivêssemos com essa situação. Queixas e reclamações caíam no vazio. A solução era fugir do espaço urbano desumano. Criar nosso ambiente particular. Enquanto minhas duas filhas eram crianças - apesar de negar-lhes as vivências que tivemos ao mantê-las sem contato livre com o meio urbano em que nasceram -, podia postergar o problema que surgiu, mais tarde, em São Paulo. No Rio, havia transporte público para classe média, pelo menos na zona sul.

Em São Paulo, para onde mudamos em 1973, iniciava-se um triste costume de se considerar o transporte público um serviço para "pés-de-chinelo". Pior do que isso, até para comprar-se pão na esquina ia-se, e ainda se vai, de automóvel.

O inchaço da cidade, decorrente da permissividade que estimula a formação de favelas e favorece a oferta abundante de mão-de-obra barata e, por isso, gera um sem-número de atividades que estariam mais eficientemente localizadas em cidades menores, acompanhado da excessiva motorização e da falta de transporte público decente transformaram as vias públicas da área metropolitana de São Paulo em verdadeiro campo de batalha.

Minhas filhas que não podiam mais ficar presas. O que fazer? Aceitar passivamente essa situação? Ficar esbravejando sozinho, sem resultado prático?

A idéia de se criar a Associação Brasileira de Pedestres- ABRASPE - surgiu, portanto, não de um sonho, mas de vivências e experiências que demonstraram ser a violência no trânsito o resultado de nossas ações e omissões. Essa idéia é compartilhada pelos seus fundadores e pelos associados que acreditam podermos mudar nosso comportamento, transformando os espaços públicos de nossas cidades em locais aprazíveis para o ser humano, principalmente para as crianças e jovens que deles necessitam para seu desenvolvimento.

Aos que julgam serem inviáveis essas mudanças ainda em nossa geração, e que, por isso, devemos educar nossos filhos para que as realizem: estamos sendo injustos e cruéis. Injustos, porque não herdamos de nossos pais uma sociedade motorizada. Cruéis, porque nosso comportamento no trânsito e nossa omissão em relação à atuação do governo são as principais causas da guerra que nele se trava. Cruéis, ainda, porque transmitimos um comportamento viciado para nossos filhos, através do exemplo do dia a dia, e estamos deixando-os sós nessa verdadeira luta de libertação, quando mais necessitam de nossa ajuda.

FIM

*Artigo Publicado em março de 1.990 no jornal "nicolau" editado pela Secretaria de Estado da Cultura do Governo do Estado do Paraná*