



Conecte-se

Fique por dentro:

- ° Cursos
- ° Encontros
- ° Seminários
- ° Palestras
- ° Discussões técnicas
- ° Notícias da engenharia

Siga o IE pelo:



Distribuição modal, urbanismo e meio ambiente: a busca pelo equilíbrio

MARCELO CARDINALE BRANCO*

O transporte confiável e seguro de pessoas e mercadorias é fator fundamental para o desenvolvimento de qualquer economia. Porém, a circulação de veículos continua sendo o grande responsável pela emissão de gases poluentes e geração de calor nos centros urbanos, no Brasil e no mundo.

Estudo elaborado pela Agência Internacional de Pesquisa sobre Câncer da Organização Mundial de Saúde (OMS), classifica a poluição do ar gerada pela queima de combustíveis fósseis como uma das principais causas de câncer de pulmão, mostrando que a concentração desses poluentes é mais danosa ao sistema de saúde pública do que o uso do cigarro. Pelo estudo feito em 2013, mais de 220 000 pessoas morrem anualmente vitimadas por câncer de pulmão causado pela existência de materiais particulados na atmosfera, provenientes da queima de combustíveis fósseis. A utilização de grandes volumes de energia, característica dos sistemas de transportes motorizados tradicionais, também é um fator que merece atenção, pela crescente preocupação com o custo e escassez de energia e com o meio ambiente. É preciso, portanto, tratar de forma séria a questão da poluição atmosférica principalmente nas grandes cidades, onde a concentração de poluentes é sensivelmente maior e a exposição humana a esses gases muito mais acentuada.

Mas a vida saudável em cidades não depende apenas do grau de contaminação do ar, ainda que seja um parâmetro extremamente importante, e que iremos comentar ao longo do texto. A qualidade de vida no meio ambiente urbano depende fortemente da estrutura, desenho, forma de implantação e manutenção dos equipamentos urbanos, ou seja, da qualidade desses equipamentos. Cada vez mais, as pessoas mostram sinais de que desejam ter uma vida mais livre no ambiente urbano, mais saudável, menos

dependente do carro para locomoção, e que possam circular mais a pé ou de bicicleta.

Se isso é verdade, é preciso se preocupar em preparar a cidade para essa desejada realidade, desenhar um futuro diferente do presente e que não seja uma repetição do passado. Proporcionar não só cidades com menor grau de poluição atmosférica como pensar de forma diferente a estrutura viária, com maiores volumes de áreas verdes por metro quadrado impermeabilizado, estruturas que realmente permitam que as pessoas utilizem mais as vias para se locomover a pé, para lazer, principalmente nos finais de semana, que se desfrute melhor da cidade, fora de seus condomínios.

A QUESTÃO DA POLUIÇÃO DO AR

Ao longo do tempo, grande parte (se não todos) dos setores da indústria brasileira reduziram sensivelmente o volume de emissões de poluentes e o grau de degradação ambiental gerados por consequência de seus processos produtivos. Obter a redução das emissões de poluentes gerados pelos veículos é tarefa bastante mais complexa, por se tratar de dezenas de milhões de pequenas unidades geradoras de poluentes a serem controladas, espalhadas pelo país e pelo mundo afora.

Essa redução do volume de poluentes pressupõe ações de três naturezas, basicamente. Em primeiro plano, disciplinar a indústria automobilística para que os veículos saiam de fábrica com motores e sistemas que possuam cada vez maior rendimento e sucessivamente menor volume de emissões; Na sequência, exigir a correta manutenção dos veículos em circulação, garantindo a qualidade da frota e evitando a circulação de veículos com falta de manutenção, deterioração excessiva e modificações inadequadas. Um veículo que sai de fábrica com um determinado volume de emissões pode passar a emitir dez vezes mais poluentes pela simples eliminação ou modificação do catalisador e/ou pela substituição do chip

e modificação da programação do sistema de injeção, modificações feitas constantemente por oficinas não autorizadas, com promessas de aumentar o ruído do escapamento, dando um ar esportivo ao veículo, aumentar a sua potência ou outras invencionices facilmente encontradas no mercado.

A terceira linha de ação voltada à redução de emissões é, talvez, a mais complexa: a modificação da distribuição modal, da forma como as pessoas se locomovem a pé, de bicicleta, em veículos privados ou coletivos.

É questão complexa porque depende de diversos fatores, além de grande volume de investimentos, principalmente se estamos falando de projetos em grandes metrópoles, onde o metrô é fundamental. Mas é ferramenta da mais alta importância na redução do volume de poluentes atmosféricos, uma vez que o volume de emissões associado a circulação de um ônibus, por exemplo, é significativamente menor, em relação ao volume médio de passageiros transportados, do que aquele emitido por um carro ou motocicleta. E, quanto maior a capacidade do equipamento de transporte público, melhor será essa relação, desde que utilizando tecnologias adequadas (ou para um dado padrão tecnológico). Na cidade de São Paulo a média geral de pessoas transportadas por unidade de veículo individual (considerados somente os carros e caminhonetes) é de pouco mais de um passageiro e meio (1,5) por veículo. Ou seja, em média, o transporte de 190 passageiros demandaria mais de 120 carros. Esse mesmo volume de passageiros pode ser transportado por um único ônibus biarticulado ou por dois ônibus comuns (Padron), com emissão de poluentes e gasto energético muito menor por passageiro transportado, e com impacto evidentemente muito menor no trânsito da cidade. E se a energia utilizada nesse transporte for elétrica, com a utilização de tróleibus ou metrô, tecnologias que não emitem gases poluentes, aí a distân-

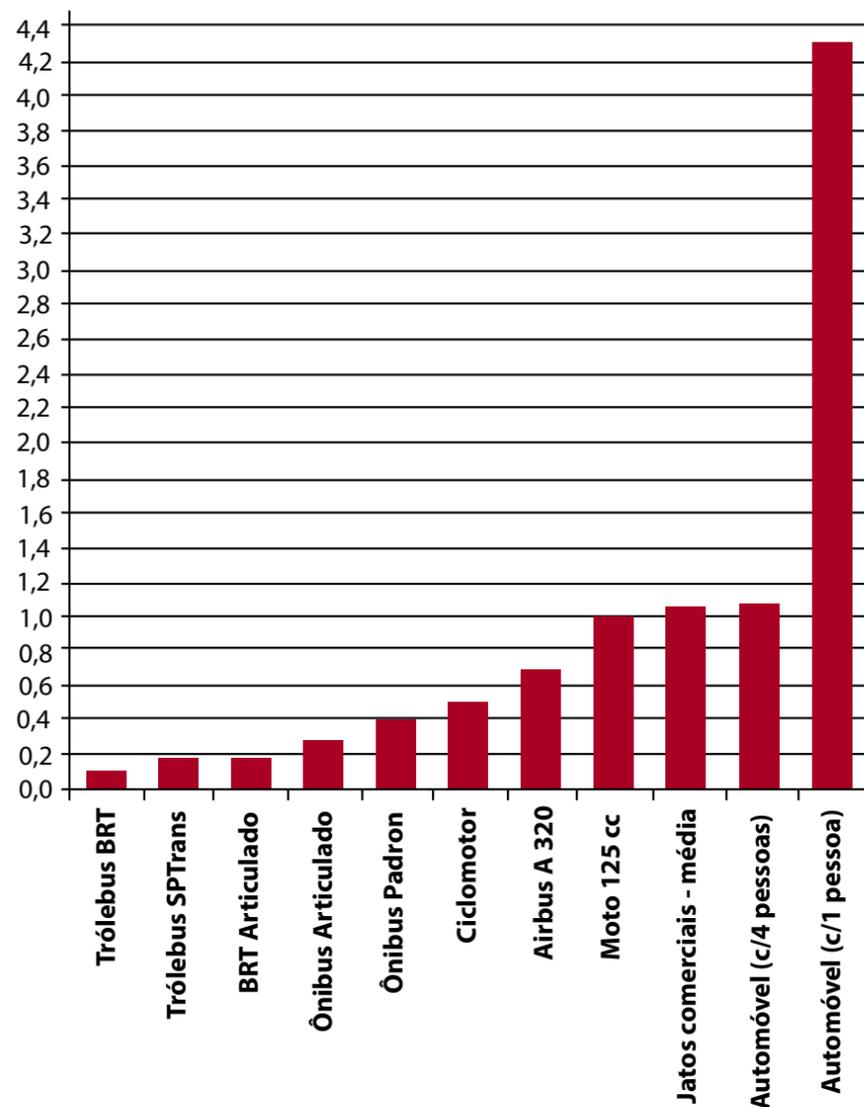


Figura 1 - Consumo de energia nos veículos de transporte (Fonte: Environmentalty, 2010)

cia fica brutal, quando comparamos com as emissões de veículos particulares à combustão (figura 1).

A busca por uma reestruturação gradativa, contínua e objetiva do ambiente urbano, buscando inclusive induzir a essa mudança de matriz nos transportes é ação que necessita do empenho das administrações públicas, pelo potencial que um projeto adequado de reestruturação dos sistemas de transporte certamente terá na mudança de qualidade de vida dos cidadãos.

No caminho para essa mudança, procuramos comentar aqui ainda dois aspectos básicos, fundamentais, que talvez sejam menos considerados nos planos tradicionais de transportes: Hábitos e costumes da população e o desenho urbanístico das ci-

dades. Nas duas questões, há situações em que é difícil definir o que veio primeiro: o ovo ou a galinha.

Falando dos hábitos e costumes, se de um lado as pessoas se habituaram a buscar a comodidade do carro e a agilidade da moto, ambos aparentemente encabeçando a lista de objetos de desejo dos brasileiros (talvez, hoje, só abaixo do i Phone), também é preciso atestar que os sistemas de transportes das grandes cidades brasileiras são, normalmente, insuficientes em quantidade (rede, frequência e lotação) e qualidade, o que torna difícil ter argumentos convincentes para que as pessoas deixem o carro em casa. Soma-se a isso o fato de que muitos gestores públicos ainda buscam sua aprovação frente à opinião pública através da antiga fórmula das inaugu-

rações de obras viárias, dando à população a falsa impressão de que a solução para os transportes é abrir avenidas, inaugurar viadutos. Convite certo para que as pessoas comprem mais e mais veículos...

Criou-se um círculo vicioso perverso, onde essa deficiência dos sistemas de transporte público leva as pessoas a procurarem outro meio de locomoção, lotando as ruas de carros e motocicletas que, gerando congestionamento, contribuem para a redução de velocidade dos ônibus, do transporte coletivo, que passa a ser menos atrativo ainda... Pedestre, então, nem se fala. E, ao final, não nos damos conta de que grande parte do nosso tempo é dedicada unicamente para a locomoção diária, vivendo ainda em um ambiente urbano saturado, barulhento, inadequado, em que as pessoas se esquecem de que as vias são muito mais do que caminhos para a circulação de carros, perdendo quase que totalmente a sua função social de permitir a circulação de pessoas, e não de carros. O fato é que as cidades brasileiras são, atualmente, geridas para o carro, e não para as pessoas. Para o individual, e não para o coletivo.

A CONTRIBUIÇÃO DOS EQUIPAMENTOS URBANOS

Mas se a falta de sistemas de transporte adequado e confortável em algumas regiões é argumento para utilizar o carro, o que podemos dizer desse mesmo hábito em regiões amplamente servidas de meios de transporte ou em deslocamentos de apenas alguns poucos quarteirões? Por que, para esses pequenos percursos, há tanta resistência das pessoas em circular a pé?

É preciso um esforço de ambos os lados: reestruturar os sistemas de transporte para que atraiam maior número de pessoas de várias classes sociais; e que o cidadão admita também a mudança de seus hábitos e, conhecendo uma forma de ir ao seu destino sem utilizar o carro, que se proponha a utilizá-la.

E para esse exercício, de mudança de hábito, o ambiente das cidades, seu desenho urbano, também é peça fundamental e tem, a meu ver, ligação quase umbilical com o hábito das pessoas. Não é difícil imaginar que as pessoas estarão dispostas a andar um trecho de 2 quilômetros a pé (mudando seus hábitos) se esse trajeto atravessar um parque ou uma área bastante arborizada da cidade, com calçadas largas, sem obstáculos. Da mesma forma

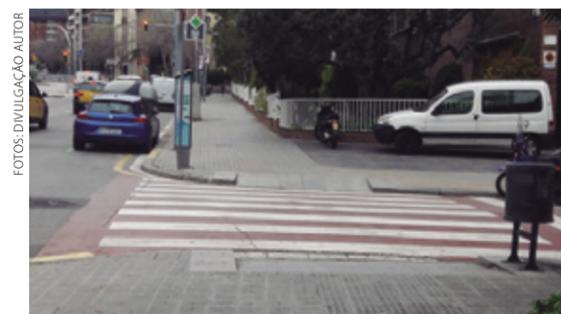


Foto 1



Foto 2

que não é difícil compreender por que não se tem a mesma disposição para percorrer um percurso de 1 quilômetro apenas, mas agora por ruas esburacadas, sem calçadas nem pontos para travessia segura de pedestres. É evidente que as pessoas terão maior disposição para andar a pé ou de bicicleta se o percurso for seguro, confortável, agradável, bonito, assim como é extremamente penoso andar alguns poucos quarteirões em locais sujos, mal iluminados, inseguros, perigosos, onde não haja nenhum respeito pela preferência de travessia aos pedestres, mesmo nas faixas a eles destinadas. É curioso observar como as mesmas pessoas que só circulam de carro nas cidades brasileiras se dispõem a se locomover de metrô ou por longos trechos a pé quando visitam outros países, como os da Europa, no Japão ou nos Estados Unidos.

Ou seja, forma-se outro grande círculo vicioso: as pessoas não estão dispostas a andar a pé em regiões onde o trajeto não seja agradável, seguro, confortável, e acabam por demandar cada vez mais intervenções em sistemas viários, ruas, viadutos e largas avenidas. Os administradores públicos, muitas vezes procurando dar resposta a essa demanda ou seguindo seu próprio convencimento equivocado, investem os poucos recursos públicos em sistemas de transporte individuais, não integrado, o que leva a um incentivo a esse mesmo mo-

delo de transportes, ao invés de modificá-lo.

Nesse sentido, é fundamental ter um olhar diferente sobre o conceito de transportes coletivos, de áreas públicas e de uso comum, a começar pelas calçadas e travessias de pedestres.

O conceito de calçada deve ser exatamente o mesmo daquele visto na implantação de ruas, mas para circulação de pessoas e não veículos. Certamente será o primeiro passo na direção de transformar as cidades em ambientes mais humanos e saudáveis. Parece simples dizer que as calçadas devem ser projetadas e implantadas minimamente para permitir a circulação dos pedestres, assim como as ruas são implantadas prevendo a circulação dos veículos, mas não é bem assim. Os projetos de calçada

não têm um mesmo padrão entre eles (ou alguns padrões pré-determinados, como são os projetos de ruas e avenidas), chegando ao absurdo de termos calçadas por onde não é possível a circulação de pedestres, pois estão ocupadas com postes, árvores, canteiros de flores, lixeiras. Ou seja, áreas onde a circulação dos pedestres é o menos importante.

Outra questão fundamental a ser enfrentada é o fato de os proprietários de imóveis serem responsáveis pelo projeto, execução e manutenção das calçadas à frente de seus imóveis. Discussões financeiras à parte, fato é que esse modelo não funciona. Basta um pequeno passeio a pé em qualquer bairro da cidade para constatar que é impossível andar por alguns quarteirões sem que a calçada seja interrompida por aqueles obstáculos já mencionados ou ainda por degraus. É preciso lembrar que a circulação pelas calçadas também é feita por idosos, crianças, cadeirantes. Pode-se imaginar a gritaria que ocorreria se uma rua fosse construída com degraus ou

com largura menor do que a de um carro? É urgente o enfrentamento realista e objetivo dessa questão.

Olhando para o incentivo ao uso de transportes públicos, é evidentemente impossível imaginar um sistema de transportes coletivos onde haja um ponto de ônibus ou metrô em frente de cada casa, escritório ou ponto comercial. Portanto, a circulação de pedestres é fundamental, inclusive, para utilização de transportes públicos, que depende sempre de um trecho de circulação a pé na origem, no destino ou, mais comum ainda, nas duas pontas. Voltamos aqui ao ponto principal: é preciso cuidar dos aspectos urbanísticos das cidades como forma de incentivar as pessoas a circular a pé pelas cidades, inclusive para utilizar os sistemas de transportes públicos.

Surge, então, como em todos os projetos que dependem de recursos públicos, a dúvida acerca do custo de um programa de reestruturação dos sistemas de calçadas em uma grande metrópole, como São Paulo, por exemplo. E de onde sairiam esses recursos.

Existem algumas respostas que atendem a esse questionamento. Uma delas é a ampliação da cobrança de Zona Azul, modestamente utilizada na cidade de São Paulo, se comparada a amplitude de sua utilização em cidades europeias como Barcelona, por exemplo.

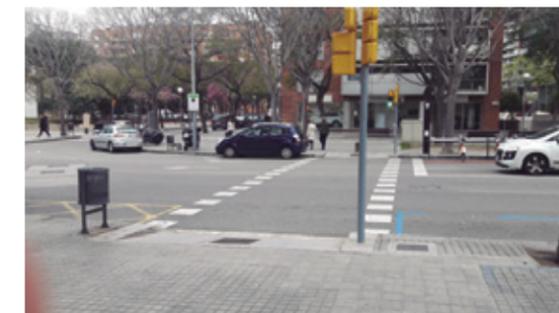


Foto 3



Foto 4

Mas é preciso estar convencido de que a circulação de pessoas a pé pelas cidades é fundamental. Não será possível mudar essa realidade se não for uma prioridade de governo (ou de governos, incluindo as três esferas). Sendo prioridade, algumas medidas são fundamentais, e teriam um forte efeito imediato ou de médio prazo.

Em primeiro lugar é preciso dar ao pedestre absoluta prioridade ao cruzar as vias nas faixas a ele destinadas. É uma questão básica. Não é admissível que em cidades como São Paulo, com dezenas de milhares de faixas de pedestres, as pessoas não consigam atravessar as ruas nessas faixas. Isso sim é dinheiro público jogado na lata do lixo, além da demonstração de absoluta falta de cidadania e descaso dos poderes públicos. É questão de respeito com as pessoas, de civilidade, de organização social, de segurança, de proteção à vida. Já será um grande primeiro passo.

O segundo momento pode contemplar um amplo projeto de viário estratégico para pedestres, sendo o poder público responsável pela reestruturação de todo o parque de calçadas em um raio de 500 metros, por exemplo, de todos os terminais de ônibus e de estações do Metrô e da CPTM, inicialmente para dar maior segurança e conforto aos atuais usuários desses sistemas, mas também com o objetivo de atrair mais pessoas para esses sistemas, pessoas que utilizam transporte individual, fora dos horários de pico dos sistemas coletivos e que poderão passar a utilizar os sistemas públicos se o trajeto casa/estação e estação/destino final tiver as características para circulação de pedestres já mencionadas. Nessas regiões, seriam eliminados todos os obstáculos (inclusive escadas e degraus) das calçadas e garantida uma largura mínima em todos os circuitos, levando em conta o número de pessoas que circula por hora em cada uma delas – permitindo a circulação confortável dos pedestres e cadeirantes. Fundamental que a atenção ao respeito de travessias de pedestres nessas zonas estratégicas também seja prioritária. Os recursos, na cidade de São Paulo, podem vir facilmente das obrigações indicadas nas certidões de diretrizes para grandes e médios empreendimentos, recursos que já existem, porém normalmente direcionados apenas para obras viárias.

Olhando atentamente para a questão do respeito à prioridade de travessia de pedestres nas faixas é necessário partir de uma ampla campanha, como aquela vista na cidade de São Paulo seis anos

atrás, lembrando ao motorista (não se trata de ensinar, uma vez que se ele tem habilitação para conduzir veículo, deve saber das regras de trânsito) e, a partir daí, cobrar a obediência. Não existe regra de trânsito que seja cumprida espontaneamente por todos os motoristas. O mundo ideal seria aquele onde nenhum motorista seria multado, mas nunca por falta de fiscalização, e sim pelo amplo e absoluto respeito a todas as normas de trânsito, por todos. Estamos muito distantes desse ponto. Esse deveria ser o ideal, utópico, buscado pelos organismos de trânsito.

Mas acredito que seja também fundamental rever a forma de implantação de alguns equipamentos públicos, como o exemplo das calçadas. Também como exemplo, modificar o conceito de implantação de faixas de travessias ou “faixas de pedestres”, como são conhecidas.

Tradicionalmente, as faixas de pedestre são implantadas na linha de continuidade das calçadas, como mostrado na foto 1. A justificativa fundamental para essa prática é de que o pedestre deve fazer o menor desvio possível de sua trajetória (considerando que ele venha andando pela calçada, deverá atravessar a via transversal sem qualquer desvio de seu caminho). Essa visão tem, obviamente, sua lógica além de grandes defensores – pelos quais tenho enorme respeito. Mas acredito que, para que tenhamos um sistema de travessia para pedestre realmente eficiente, é preciso não apenas pensar na comodidade e conforto do pedestre (sem dúvida, fatores fundamentais e extremamente importantes), mas, mais do que isso, na sua segurança. E para tal, é preciso implantar projetos que proporcionem a maior possibilidade do condutor do veículo de respeitar “sempre” a preferência do pedestre nas faixas. Ou seja, promover o amplo respeito à preferência de travessia do pedestre na faixa é mais importante do que desenhar um trajeto com alguns poucos metros a menos.

Supondo que todos os motoristas tenham absoluta disposição de respeitar a regra de travessia, existem situações em que a faixa será interrompida por um veículo enquanto seu condutor aguarda, por exemplo, a sua vez de cruzar uma via de certo movimento. Não há como enxergar o fluxo de uma via transversal sem que o veículo esteja parado sobre a faixa de pedestres, se esta faixa estiver implantada exatamente no alinhamento das calçadas. E, dependendo do fluxo da via transversal, que se pretende atravessar com o veículo, estaremos impedindo o fluxo de

pedestres por algum tempo.

Ao contrário, se a faixa de pedestres estiver posicionada alguns metros antes do alinhamento da calçada, como mostrado na foto 2 e foto 3, o veículo pode ser parado antes da faixa para a travessia dos pedestres que já estejam ali e depois da faixa (deixando-a livre novamente para a travessia de pedestres), enquanto o motorista aguarda sua vez de cruzar a via transversal.

Quando a faixa de pedestres está posicionada depois de um cruzamento, considerando a mão de direção da via, a situação se repete. Se estiver alinhada com a calçada, impedirá que um motorista que acabou de cruzar a via espere a travessia de pedestres sem deixar seu veículo ou sobre a faixa de pedestres ou impedindo o cruzamento que acaba de atravessar. De outra forma, se a faixa estiver deslocada alguns metros do alinhamento das calçadas, como na foto 4, permitirá que esse veículo aguarde a travessia dos pedestres sem interromper o fluxo da via transversal, que acaba de atravessar.

Finalmente, o que se quer demonstrar com esse exemplo de algumas poucas ações pontuais, que certamente deverão fazer parte de um conjunto de ações muito mais amplo, é que os projetos e implantação dos equipamentos mais simples, como as faixas de pedestres e as calçadas, podem influenciar diretamente na percepção de segurança e conforto das pessoas ao circular a pé, de bicicleta ou outro equipamento não motorizado pela cidade. E essa sensação de segurança e conforto é fundamental para que as pessoas utilizem a cidade de outra forma, assim como ocorre nas grandes cidades europeias, contribuindo, de forma gradativa, para a melhoria da qualidade de vida nas cidades, através de um ambiente mais equilibrado e saudável. 

** Marcelo Cardinale Branco é administrador de empresas, mestre em Engenharia pela Poli/USP. Atualmente é consultor em assuntos de transportes, meio ambiente e gestão pública. Atuou como Secretário Adjunto Municipal da Habitação (Sehab-SP); Presidente da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo (CDHU); Secretário Adjunto de Estado da Habitação – Estado de São Paulo; Presidente da Empresa Municipal de Urbanização (Emurb); Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras de São Paulo (Siurb); Secretário Municipal de Transportes, Presidente da São Paulo Transporte S/A (SPTrans), Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET) E-mail: marcelobranco@uol.com.br*

Oportuna crônica

Esta bela história, um tipo de fábula japonesa, conheci-a em um curso de gerenciamento no Japão para se entender melhor a noção de cliente/fornecedor, internos à empresa. O que você deseja receber do seu fornecedor e como deve fazer para passar o serviço ao seu cliente. Parece simples, mas quando aplicamos essa técnica no Metrô de São Paulo, percebemos que nosso projeto era considerado bastante inteligível para nossos clientes, o setor de construção. Não percebíamos que durante muito tempo na geração dele ficávamos familiarizados a tal modo que julgávamos tudo como autoexplicativo. Qual foi a nossa surpresa quando perguntamos aos engenheiros que iriam por de pé o projeto se havia dúvidas. Muitas! Mas, como sempre, na apresentação do projeto, já o colocávamos como “claríssimo” e facilimo de entender – e nossos colegas ficavam um pouco engessados e não perguntavam quase nada, intimidados pela nossa, talvez, “soberba”. Acredito que na crônica esse ponto também ficará claro.

Havia escrito uma crônica nova para a revista, mas lembrei-me dessa, já publicada, há muitos anos atrás. Mas, achei como mais importante e muito oportuna para os tempos “bicudos” em que estamos vivendo, reescrever a que segue. Afinal quantas brigas e divisões nas famílias, amigos, empresas etc., por causa da divisão política tem havido? Não se ouve mais, não se pergunta mais, só se acusa e se agride. Coxinhas, petralhas! Discutir política seria muito importante, mas sem sectarismos, sem partidarismos.

No entanto o país nunca precisou de tanto entendimento, compreensão e conversa.

Mas vamos à história que, espero, ajude um pouco e que seja em uma reflexão para se entender o próximo, seja ele quem for e como se apresentar.

Há cerca de uns 300 anos o mais famoso samurai do Japão, Hideki Takeuchi, caçava nas montanhas dos Alpes japoneses em um tórrido dia de verão.

Subia e descia trilhas, procurava fontes de água, regatos, em vão. A época era de uma forte seca. Nosso samurai, com muita sede, e já sentindo o peso da idade sentia a garganta colar e a boca seca.

Aliás, procurava, em suas andanças, uma criança para treinar e substituí-lo na posição de um grande samurai. E ainda não encontrara este sucessor. A escolha desta criança era uma grande honra para a família que a cedia. Não achá-la lhe angustiava. Afinal o treinamento era bem longo...

Viu então as torres de um monastério budista e dirigiu-se para lá, rapidamente. Tocou o sino e atendeu-o um menino de cerca de cinco ou seis anos. Takeuchi san disse que tinha muita sede. Sem nada falar a criança correu até o mosteiro e voltou com uma cuia de chá. Nosso herói sorveu-a rapidamente, mas continuava com sede. O menino entendeu, foi e voltou com outra cuia de chá. O samurai tomou a cuia, parou, e disse: “que chá delicioso! Poderia tomar uma terceira cuia?”



NESTOR SOARES TUPINAMBÁ é engenheiro, mestre em urbanismo e consultor de transporte E-mail: nstupunamba@uol.com.br

Rapidamente a criança foi e voltou com outra cuia que Takeuchi tomava, agora, com mais vagar sentindo gosto e aroma da infusão.

E enquanto bebia observava atentamente o garoto que, também curioso, o observava.

O silêncio de uma concentração tão usada por samurais e budistas. Os primeiros diziam que numa luta você se esquece de você mesmo e torna-se o inimigo. Com isso prevê tudo o que ele vai fazer!

Ao cabo de alguns minutos disse que queria conversar com o monge dirigente daquele monastério. O monge veio, reconheceu-o, cumprimentando-o demoradamente. No Japão antigo a categoria mais admirada, após os xoguns, era a dos samurais. Em seguida vinham agricultores, artesãos, curadores, e outras. A última era a dos agiotas!

O samurai disse, então, que procurava seu sucessor para o longo treinamento até tornar-se o principal samurai japonês. E acabara de encontrá-lo! Escolhera aquele menino...

O monge muito surpreso perguntou como, em breve encontro e quase sem palavras, o herói poderia saber que o escolhido poderia honrar a difícil missão. Afinal ele havia observado da janela o rápido encontro entre os dois quase sem palavras...

Takeuchi disse que o garoto tinha o principal atributo para a difícil e nobre missão. Colocar-se no lugar do outro, o que trazia uma grande e essencial condição de entendimento entre as pessoas e estabelecer, assim, a paz entre elas. Na paz e nas batalhas.

E como percebeu isso nessa criança, pergunta-lhe o monge? Simples, disse o guerreiro. Quando me viu suado e com a boca seca ele me trouxe chá frio, não convencional, porque entendeu que iria sorvê-lo rapidamente dado à minha sede. Já na segunda cuia trouxe um chá morno uma vez que a sede se aplacava. E na terceira cuia veio o chá quente, como se faz normalmente, para que eu pudesse apreciá-lo!

O monge entendeu e, muito surpreso, cedeu a criança que, de fato, veio a tornar-se um dos mais famosos samurais do Japão. Massaru Kato, se a memória não me trai. Quanto entendimento em tão poucas palavras!

Então, leitores (os poucos que, com paciência, chegaram até aqui), procurem sempre se colocar no lugar de seus interlocutores, desprendendo-se dos sentimentos do ego, sem pensar na resposta que vão dar – o que nos impede de escutar os argumentos do outro.

É uma técnica eficaz para se promover o consenso e união entre pessoas, sem muita discussão (sem se render, necessariamente, aos argumentos do outro). Afinal não é nada mais e nada menos que um corolário do primeiro mandamento da Bíblia: “Ama o próximo como a ti mesmo!”.

Inspire-se, portanto, no samurai! Seja forte, cedendo sua vaidade ao lugar do próximo! 