

Caminho elétrico

Categories : [Reportagens](#)

Quanto gás carbônico você estaria disposto a respirar para se livrar de engarrafamentos? Parece um dilema absurdo, mas é exatamente o que a população de São Paulo vem enfrentando nos últimos anos.

Os corredores de ônibus, criados para solucionar o crônico problema de transporte público da metrópole, acabaram agravando outro [crônico problema: a poluição atmosférica](#). “A média de poluição nos corredores de ônibus é duas vezes maior do que a dos quarteirões ao lado. Além disso, os corredores concentram grande quantidade de gente, dentro e fora dos ônibus. Corrigir o local em que a população está mais exposta é duplamente vantajoso”, afirma Gabriel Branco, diretor da empresa de consultoria Environmentality.

A conclusão vem de um estudo realizado por Branco no ano passado. Ao percorrer diversas ruas e rodovias da cidade com um aparelho que mede a concentração dos gases, o pesquisador notou que, mesmo em trechos com longos congestionamentos, a poluição é menor do que ao lado de um veículo movido a diesel. “Não importa se a medição é feita perto de um caminhão, ônibus ou jipe. O gráfico de emissão, em todos os casos, salta lá pra cima”, descreve.

Altas taxas de poluentes emitidos por veículos a diesel não são o único problema dos corredores implantados na cidade. Os ônibus que trafegam por eles têm portas do lado esquerdo para permitir o embarque nas plataformas, mas a disposição interna dos veículos acaba atrasando o processo. “As pessoas demoram para conseguir passar pela roleta. Enquanto todos os passageiros não entram, é impossível que o ônibus saia do ponto. Frequentemente vejo um monte deles parados, despejando poluentes e desperdiçando o tempo dos passageiros”, diz Branco.

Segundo o pesquisador, o dilema paulistano tem solução. Sem abrir mão dos corredores de ônibus, dá para reduzir muito a poluição. Para isso, bastaria promover a volta dos ônibus elétricos.

Vantagens do trólebus

Conhecidos como trólebus, eles ainda podem ser vistos na Região Metropolitana de São Paulo, mas em número insuficiente para diminuir os poluentes de forma significativa. De acordo com Márcio Schettino, gerente de Desenvolvimento de Tecnologias da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), há cinco anos o número de veículos elétricos na cidade era próximo de 700. Hoje, não chega a 300. Na gestão de Marta Suplicy (PT), eles foram parcialmente tirados de circulação sob a justificativa de terem altos custos de manutenção e causarem transtornos no trânsito quando ocorrem panes. O pesquisador Gabriel Branco rebate esses argumentos: “É muito

difícil que a alavanca coletora de energia solte da rede de alimentação sem nenhum motivo. Normalmente, isso acontece porque as vias por onde passam estão esburacadas ou por erro do operador”.

Encampando o movimento de retorno do trólebus, Branco diz que, de todas as tecnologias, a elétrica é a mais eficiente, por não haver perdas de transformação. “Se compararmos o consumo de um ônibus a diesel com o trólebus, percebemos que o primeiro gasta quase duas vezes mais energia que o segundo”, ressalta, lembrando que o veículo elétrico apresenta ainda as vantagens de ser silencioso, mais confortável e ter aceleração contínua. “Os mais modernos têm o motor dentro das rodas. Isso permite que o piso seja rebaixado e resolve o problema do calor dentro da cabine”.

Há quem chegue ao preciosismo de considerar feios os cabos elétricos que conduzem esse tipo de ônibus. Até para essas críticas Gabriel está preparado. Ele tira do bolso exemplos como o de Nancy, na França, para mostrar que existem soluções estéticas que incorporam os trólebus à cidade de forma harmônica.

Resta o problema do custo, que é de fato mais elevado do que o dos ônibus a diesel. “Mas o trólebus dura cerca de 18 anos, enquanto o ônibus convencional tem vida útil de 10. Sem contar que o preço do diesel teve aumento maior do que o da energia elétrica nos últimos anos. Os custos ambientais e de saúde pública também têm de ser computados”, defende.

De acordo com Branco, há sete anos o trólebus em São Paulo consumia 30% mais recursos que os veículos a diesel. Hoje, o gasto já é 9% menor no corredor ABD, que liga os municípios de Santo André, São Bernardo, Diadema e Mauá. Mas um inconveniente ainda não foi resolvido: o preço mais caro da energia elétrica em horários de pico. “Existe um movimento para discutir esse assunto com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)”, conta.

Outras tecnologias

Além dos trólebus nos corredores, alternativas como o ônibus a gás poderiam ajudar a diminuir a poluição atmosférica. Há três anos, a EMTU e a São Paulo Transporte (SPTrans), órgão municipal, testam veículos com combustível limpo, mas os resultados não parecem satisfatórios. De acordo com um especialista que não quis ser identificado, esses veículos – um total de 23 na grande São Paulo – estão consumindo mais energia e, conseqüentemente, emitindo mais gases. v Ainda será testado na região metropolitana o veículo movido a hidrogênio, [uma tecnologia nova e menos poluidora](#). Segundo Márcio Schettino, da EMTU, o contrato com a empresa que vai fornecer o ônibus será assinado em breve e o primeiro protótipo deve circular no final do próximo ano. “O abastecimento será feito na própria garagem, por eletrólise”.