

# NOSSA OPINIÃO



## O AUTOMÓVEL DARÁ A VOLTA POR CIMA

Dizem que a crise do petróleo, desencadeando o brutal encarecimento do combustível, coloca a indústria automobilística mundial contra o paredão. Agora, só falta alguém puxar o gatilho para liquidar de vez com a mais poderosa manifestação tecnológica e industrial do século XX.

Mas será que o automóvel estaria realmente com os seus dias contados, devido pela crise do combustível, ou deslocado pelo transporte coletivo e de massa?

Alguns autores entendem que o automóvel, ainda que afogado no próprio congestionamento ou na própria saturação, não perderá jamais sua condição de bem de consumo mais cobiçado do homem moderno (essa criatura de quatro rodas, formado de 4 partes: cabeça, tronco, membros e automóvel).

É certo que a indústria automobilística mundial bate pinos, que as vendas caíram nos Estados Unidos e na Europa Ocidental aos níveis de 1965, que as fábricas colocaram na rua 150 mil homens de braços cruzados e bolsos vazios.

Mas é igualmente certo que o automóvel tem a seu favor alguns argumentos respeitáveis. Primeiro: o automóvel isola o homem na multidão e o homem moderno tem fome de isolamento, libertação e fuga. Segundo: o homem urbano vai se convertendo em homem suburbano, ou seja, trabalhando na cidade e morando cada vez mais longe dela. E só o automóvel lhe permite essa mobilidade cada vez maior no espaço

embora cada vez mais lenta no tempo.

Terceiro: o transporte coletivo tende a ceder lugar ao transporte de massa ferroviário ou metropolitano, e o transporte de massa é estagnado, radial, ou transversal, mas não de infiltração capilar, de entrega a domicílio. Ou seja: o transporte de massa, a exemplo do transporte coletivo integrado, complementa, mas não substitui o transporte individual.

Quarto ponto: a indústria automobilística tem condições para adaptar o automóvel a qualquer tipo de solicitação ou necessidade, não estando afastada a possibilidade de se ter, no futuro, o carrinho individual, o triciclo motorizado, tocado a energia elétrica ou a energia atômica, por que não?

E no caso brasileiro, há que se acrescentar um quinto argumento: o mercado tupiniquim ainda está muito longe dos níveis de saturação. Temos apenas 1 automóvel para cada 25 habitantes ou, se preferirmos, de cada 100 brasileiros, apenas 4 possuem automóvel. Contra 52 em cada 100 nos Estados Unidos ou 40 em cada 100 na Europa Ocidental ou 22 em cada 100 na Argentina.

De repente, o mundo descobriu que se achava irremediavelmente atado ao transporte sobre pneus. E não mais que de repente, a frota mundial de 300 milhões de veículos de todos os tipos descobriu que se encontrava atada aos caprichos do belicoso mundo do petróleo.

A primeira reação foi a do consumidor: rodar menos e poupar mais. A segunda foi a da cidade: menos automóvel e mais transporte coletivo e de massa. A terceira, a da política de transporte, com os aplausos da política do petróleo: menos ônibus e caminhão e mais metrô e vagão.

Joelmir Beting

A indústria automobilística botou a mão na consciência. Ela vinha seduzindo o mercado com automóveis cada vez maiores, mais pesados, mais caros e mais potentes, inimigos mortais da poupança de combustível.

Alguns fabricantes chegaram até mesmo a desenvolver o automóvel a turbina. Vi um desses protótipos em Detroit, em maio de 1971. Mas a coisa foi arquivada. Entre outros motivos, porque a emissão da turbina, a mais de 900 graus centígrados, faz do carro de escape um autêntico maçarico, derretendo, literalmente, em cada sinal vermelho, o fusca da traseira ou as canelas de algum pedestre distraído.

A primeira reação da indústria, até aqui, é a de apelar para carros menores, mais baratos, mais econômicos, consumindo menos combustível e ocupando menor espaço no trânsito viscoso das ruas. A busca desse carro pequeno só não causa alegria a certos filhotes da fartura. Os que preferem o palácio sobre rodas e os que exigem um carrão mais seguro e mais econômico, mas, de preferência, com 400 cavalos no motor e, logicamente, um burro na direção.

Fustigados pelo cuxa-tapete do petróleo, os gigantes laboratório da indústria automobilística, sem abandonar o desenvolvimento do carro a gasolina, arregaçam as mangas e partem para o ensaio de velhas e arquivadas propostas de outras formas de energia.

O automóvel sem petróleo vai do carro elétrico ao carro a vapor, passando pelo hidrogênio, pelo gasogênio e até pelo fusca atômico. Afinal, já temos o submarino atômico, o navio atômico e, logo mais, o avião atômico e o trem atômico.

Mas no aqui e no agora do de-

safo, a indústria elege o carro elétrico como alternativa mais viável a curto prazo. O carro a vapor, por exemplo, parece definitivamente arquivado. Entre outros motivos, porque numa batida na esquina da São João com Ipiranga o automóvel a vapor detonaria uma formidável explosão do tipo gás de botijão. E o hidrogênio líquido, combustível dos foguetes espaciais, ainda custa mais caro que o próprio automóvel.

A Daimler-Benz desenvolveu em Stuttgart um automóvel toca-do a hidrogênio líquido. O tanque garante um raio de alcance de 150 quilômetros, a uma velocidade de 60 por hora. Em Paris, já circulam mil carros elétricos produzidos em série pela Renault, com versões para ambulância, microônibus e uma, mais ambiciosa, para caminhão de lixo.

No Brasil, alguns carros de série preparados por Urbano Stumpf, do Departamento de Motores do Centro Técnico Aeroespacial, de São José dos Campos, rodam com motores convencionais queimando 100% de álcool de cana. E um motor diesel, em bancada de provas, funciona com apenas 20% de óleo e 80% de álcool.

Enquanto o Conselho de Desenvolvimento Econômico decretava o Plano Nacional do Alcool, dispondo sobre a mistura de 20% de álcool e 80% de gasolina até 1980, a Secretaria de Tecnologia Industrial do Ministério da Indústria e do Comércio escalava os economistas Carlos Urban e João Bosco Siqueira para o estudo de viabilidade econômica e industrial do motor a álcool puro. A viabilidade técnica é tarefa atribuída ao CTA.

E em Rio Claro, SP, a Gurgel finaliza os programas de testes

do seu carrinho elétrico "Itaipu", já com um índice de nacionalização de 100%. O protótipo foi desenvolvido em seu Centro de Pesquisas, na Avenida do Cursivo, em São Paulo.

A prefeitura de Rio Claro baixou legislação específica, concedendo privilégios à circulação urbana de carros elétricos. E a Gurgel vai propor a isenção da Taxa Rodoviária Única para esse carrinho de circulação exclusivamente urbana.

Queimando uma energia limpa e fazendo tanto barulho quanto um beija-flor, o carro elétrico seria a melhor solução. Mas o raio de alcance das baterias, em todos os protótipos já testados no mundo inteiro, não vai além de 100 quilômetros e a velocidade máxima mal passa dos 60 quilômetros por hora, no caso de um carrinho para duas pessoas.

O desenvolvimento de baterias com maior carga útil é coisa para o final do século, garantem alguns especialistas. Arthur Clarke, autor de ficção científica levada a sério, diz que a Humanidade já desembarcou no mundo da Lua e já faz bebê em proveta de laboratório: "Mas ainda estamos muito longe de eliminar a inflação, de acabar com o resfriado e de estocar energia elétrica..."

De qualquer forma, a pior tentativa é aquela que não é feita. O mundo inteiro tenta agora promover um divórcio irremediável entre o automóvel e o petróleo. Afinal, para a tecnologia o impossível não existe. O impossível é simplesmente aquilo que ainda não foi feito e pode e deve ser realizado.

A exemplo da própria condição humana, a tecnologia só avança empurrada pela tempestade. E a do petróleo é uma senhora tempestade. ■