



ESPECIAL

OS ÔNIBUS ELÉTRICOS QUE BH DEIXOU PARA TRÁS

O governo estadual comprou trólebus para a capital na década de 1980, mas, após anos de impasses políticos, veículos foram parar em São Paulo e na Argentina

DENYS LACERDA

Do lado de fora, os trólebus de São Bernardo do Campo (SP), um tipo de ônibus elétrico que opera ligado à rede aérea de energia, sem baterias, chamam a atenção por uma característica pouco comum no trânsito das grandes cidades: o silêncio. Fabricados há 35 anos, os poucos sinais de uso após tanto tempo em funcionamento, como corrosão nas ferragens das janelas e portas e alguns bancos não fixados corretamente, pouco incomodariam passageiros de outras cidades, como Belo Horizonte.

Curiosamente, estes ônibus que circulam na cidade paulista foram comprados pelo governo de Minas Gerais, na década de 1980, para integrar um sistema de trólebus planejado para funcionar em BH. Parte da infraestrutura viária para receber os veículos foi construída, os ônibus foram encomendados e pagos, mas nunca chegaram a rodar na capital mineira, devido a circunstâncias que envolveram problemas políticos e administrativos.

O Estado de Minas viajou a São Bernardo do Campo para mostrar como estão os trólebus que poderiam hoje fazer parte da frota de transporte público da capital mineira, que atualmente testa outros modelos de ônibus elétricos – estes movidos a bateria interna – como uma opção para modernizar o serviço e reduzir a emissão de gás carbônico na atmosfera.

“Eles vão continuar em operação, provavelmente, até 2026, que é quando termina o prazo de vida útil estimado deles, de 30 anos”



RODRIGO LOPES

Gerente de manutenção da Next, operadora dos trólebus na Grande SP

Vale lembrar que na década de 1980 os estados eram responsáveis pelo transporte público das cidades. Por isso que na época o projeto do trólebus foi conduzido pelo governo de Minas. A municipalização desse tipo de serviço só ocorreu após a Constituição de 1988, quando as prefeituras assumiram a função.

BH JÁ FOI PIONEIRA

Em 1953, BH foi a segunda cidade brasileira a implantar um sistema de trólebus. As primeiras linhas partiam do Centro e seguíam para os bairros de Lourdes, Coração de Jesus, Santa Lúcia e Santo Antônio. Os trólebus são ônibus elétricos sem baterias. No teto, hastes se ligam à rede aérea de energia e alimentam o motor elétrico, num sistema parecido com o metrô.

Nesta primeira experiência, Belo Horizonte chegou a ter uma frota de 50 trólebus. Hoje, a cidade testa um único ônibus elétrico em meio à frota de 2.543 veículos a diesel. Outras capitais já contam com modelos elétricos no transporte público, como São Paulo, Salvador (BA), Brasília (DF), Vitória (ES) e Manaus (AM). Além das questões ambientais, o interesse crescente por esses modelos tem uma justificativa econômica.

Apesar de um ônibus elétrico a bateria custar cerca de R\$ 1,4 milhão, o gasto estimado em energia para fazer com que ele rode cerca de 250 quilômetros é de, aproximadamente, R\$ 38. Enquanto isso, os modelos a diesel são comprados por cerca de R\$ 667 mil, mas eas-

R\$ 1,4 MILHÃO

PREÇO MÉDIO DE UM ÔNIBUS ELÉTRICO

tam R\$ 600 em combustível para percorrer a mesma distância. A longo prazo, o investimento para empresas e a cidade compensa, segundo especialistas do setor.

“O veículo elétrico tem uma vida útil maior do que a dos veículos a combustão. É um carro com rotação mais suave, que roda em velocidades mais constantes e com freadas não tão bruscas”, explica Rodrigo Lopes, gerente de manutenção da Next Mobilidade, empresa que opera os trólebus de São Bernardo do Campo.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Estado de Minas - Belo Horizonte/MG

Seção: Gerais **Página:** 36