

Aperte o botão de “on” – parte II

Categories : [Ecocidades](#)

O modelo acima é o Dock Dock, um elétrico criado para substituir os carros convencionais em locais como centros de cidade. Os rapazes chegaram no estande e pediram a Emilio Mendonça, projetista do carrinho, que tirasse uma foto da dupla aboletada e sorridente dentro dele. Pela espontaneidade, a cena foi antológica. Os jovens frentistas, que trabalham com a tecnologia velha, vieram entusiasmados inspecionar e festejar a nova. Emilio tirou a foto sem esconder a felicidade com o grau de atenção que o protótipo despertou.

Mas antes de falar do Dock Dock, volto ao [meu último teste do dia](#): um Segway. Em vasta área coberta do Riocentro, ocorria uma espécie de corrida maluca. Engravatados, estudantes, jornalistas, autoridades; baixos, altos, gordos ou magros se divertiam como crianças testando várias engenhocas elétricas de transporte pessoal. Entre as mais interessantes estava a [bicicleta Electra](#), com cara de robusta e utilitária, acoplada a um pequeno motor elétrico, que traciona a roda da frente. Segundo o fabricante, a autonomia pode chegar a 50 km, a velocidade máxima é de 25 km/hora e o custo por quilômetro rodado é de R\$0,01 (isso mesmo, um centavo de real). A bicicleta completa custa R\$1.800,00, mas o kit, que pode ser instalado em outros modelos no mercado, sai por R\$1.300,00. Outra vantagem é não precisar pagar IPVA. A opção é bastante atraente se, ao contrário de mim, você não morrer de medo de ser atropelado por um carro ou ônibus no meio do trânsito. Será uma maravilha quando tivermos boas e extensas ciclovias.

Outro modelo curioso era o [Trikke](#), de três rodas. Criado inicialmente sem motorização e movido com a agitação do próprio corpo, foi feito para hobistas. Virou moda na Califórnia, ganhou o mundo e um motor elétrico. Lembra um jet ski de asfalto pela postura e cara de moleque que o condutor adota ao pilotá-lo. O modelo mais barato custa cinco mil reais. Mesmo com o preço salgado, presenciei uma menina de seus 20 anos implorar o dela ao representante da marca. “Nunca me diverti tanto. Serei a primeira a experiê-lo na pista da lagoa (Rodrigo de Freitas)”, gabava-se por antecipação.

Entretanto, apesar de não ser novidade, a estrela desse setor era o [Segway](#). Testá-lo foi inesquecível. Como descrevê-lo? A aparência lembra um pula-pula infantil gigante acoplado a duas rodas. Mas é tão exótico que também remete a filmes de ficção científica. Parece que foi tirado de uma nave espacial por astronautas que iniciam a exploração de outro planeta. Ligado, ao primeiro toque, a leve vibração faz com que pareça vivo. O motorista sobe na plataforma de apoio, inclina o corpo para frente e ele responde acelerando. Quando se quer frear, basta inclinar para trás. Para fazer uma curva ou girar em torno de si mesmo se usa também um pouco os braços.

Seus cinco giroscópios lhe garantem a estabilidade perfeita em somente duas rodas. Para frente ou para trás, nem querendo o condutor consegue desequilibrá-lo com seu peso. A condução é absolutamente intuitiva. [Só o Bush mesmo para se esborrachar no teste](#). Não fosse o preço de 28 mil reais (contra 6 mil dólares nos EUA, menos de 12 mil reais) e a aplicação limitada, todo mundo ia querer um. Porém, usado na calçada, é grande e perigoso para os pedestres. Na rua, ao contrário, não é páreo para os carros. O resultado é que essa incrível tecnologia está alcançando poucos públicos. Os principais usuários são policiais, de várias cidades, e empresas de segurança. [A guarda municipal do Rio de Janeiro, por exemplo, ganhou 20](#) da AMBEV. Mas isso pode mudar se o projeto PUMA for à frente. Mas antes, voltemos ao Dock Dock.

“Ainda não é o protótipo final”, me contou Emilio. “Mas expressa o que queremos com o projeto, um carro minimalista e funcional. O criador do conceito, o urbanista Jaime Lerner, se inspirou nas bicicletas de Paris, com a diferença que o Dock Dock é, de fato, um substituto dos carros convencionais”. Ele não será posto à venda, mas alugado em várias estações que podem servir de partida ou chegada. As mesmas têm pontos de recarga, onde o veículo encaixa ao ser entregue, automatizando a operação. “A ideia é que as pessoas cheguem de carro ou transporte público de áreas mais distantes e pulem em um Dock Dock para cruzar pequenas distâncias nas áreas densas”, conclui. Substituirá muitos carros, pois não só tem uma fração do tamanho, como pode ser utilizado por diversos usuários ao longo do dia, enquanto um carro normal fica parado esperando o dono.

A concepção inicial enfatizou reduzir ruído e emissão de CO₂, mas evitou materiais e tecnologias caras. O protótipo atual tira sua energia de três baterias comuns de carro. Embora low-tech, elas são 90% recicláveis e cumprem o propósito desejado. A versão atual já tem autonomia de 50 km com velocidade máxima de 20 km/hora. Parece pouco, mas é maior do que a velocidade média do trânsito de Curitiba, considerada alta, de 18 km/hora. Espera-se que o protótipo final pese 300 kg, e se estuda a possibilidade de torná-lo mais verde, substituindo a atual fibra de vidro da carroceria por fibra de bagaço de cana e usando um tecido feito de pet reciclado para cobrir os bancos. O preço ainda não está fechado. Para ser viável, seus idealizadores estabeleceram um teto de 10 mil reais. No próximo semestre, existe a possibilidade da cidade de Santos, no litoral paulista, fazer o primeiro teste do sistema, começando com cem Dock Docks.

Bem, através do próprio Emilio, soube do [projeto Puma](#) (Personal Urban Mobility and Accessibility), que reúne a Segway com a General Motors. “Essa é a versão Jetsons dos veículos leves”, brinca ele. Trata-se de um Segway para duas pessoas dotado de GPS e sensores que permitem que saiba a posição dos outros e vice-versa. Através desses dispositivos pode manter uma distância padrão e ser informado, por exemplo, sobre condições de trânsito e vagas disponíveis. [Não perca o vídeo de demonstração](#).

Do Dock Dock, barato e viável imediatamente, ao Puma, menos distante do que parece, já que a tecnologia necessária existe, quando o transporte urbano tiver esse tipo de alternativa ficará evidente o desperdício de lata e a ociosidade no uso que os carros de hoje representam. (Eduardo Pegurier)