

Mundo sobre rodas | SOCIEDADE

Crime, graxa e **CASTIGO**





A Lotus garante que ele não perde muito em termos de desempenho. Leva pouco mais de 14 segundos para alcançar 100 km/h e pode atingir velocidade de 130 km/h, mais que o suficiente, se considerarmos que os veículos devem rodar apenas em áreas urbanas e altamente congestionadas. Com o tanque cheio de hidrogênio, o carro tem autonomia de 250 km. E abastecer com hidrogênio é uma tarefa simples, que leva apenas alguns minutos. Seguindo os padrões europeus, o carro consegue funcionar a temperatura de até 20 graus negativos.

Não fosse o desenho na porta, o táxi ecológico passaria despercebido ao lado dos irmãos poluentes. Afinal, a mudança é apenas no motor. As linhas clássicas e o design interno foram conservados, com o isolamento entre as áreas do motorista e dos cinco passageiros (há um vidro separando, com uma janelinha para fazer o pagamento). Segundo a Lotus, esse foi o maior desafio na criação do táxi: colocar o motor a hidrogênio e as baterias dentro da carroceria do modelo original, sem que isso tivesse impacto no espaço interno dos passageiros e no porta-malas. Em um país onde as tradições são mais que levadas a sério, qualquer mudança no visual do fiel súdito de Sua Majestade seria considerado uma heresia.

Os primeiros protótipos já estão circulando pelas ruas da capital inglesa. Até o início dos Jogos de Londres, em 27 de julho, o número dos táxis

O novo táxi é movido a hidrogênio: células de combustível convertem a energia do hidrogênio em eletricidade. Com tanque cheio, táxi verde tem autonomia de 250 km

“verdes” deverá aumentar. Essa é só a primeira fase de um projeto ambicioso da prefeitura londrina, que planeja ter quase toda a frota de táxis convertida para veículos elétricos até 2020.

ÔNIBUS ECOLÓGICO

Na guerra declarada aos veículos poluentes, os famosos ônibus de Londres (vermelhos, de dois andares) também entraram na lista negra. A versão sem emissão de poluentes também é movida a pilhas de hidrogênio e só libera na atmosfera vapor de água. “Eles vão circular pelas regiões mais poluídas da cidade ajudando a melhorar a qualidade do ar”, explica o prefeito da capital inglesa, Boris Johnson.

Os novos ônibus foram desenvolvidos especialmente para Londres e podem operar durante 18 horas sem precisar de reabastecimento. A expectativa da prefeitura é que 150 ônibus como esses estejam circulando na sede dos Jogos Olímpicos ainda neste ano.

Ônibus menos poluente já é uma aposta da prefeitura da cidade há alguns anos. Desde 2006, os double deckers híbridos com motor elétrico e a diesel já circulam por Londres. Mas em termos de emissão de poluentes, são menos eficientes que o irmão mais novo, já que despejam na atmosfera dióxido de carbono – é verdade que 30% menos que um ônibus convencional. Hoje, a frota de ônibus híbridos ultrapassa os 200 veículos. **AL**

RESTAURAÇÃO DE CARROS CLÁSSICOS FAZ PARTE DO PROCESSO DE REABILITAÇÃO DE DETENTOS CUMPRINDO PENA EM UMA PRISÃO DOS ESTADOS UNIDOS. E A EXPERIÊNCIA JÁ CHEGOU AO BRASIL

Por PET DEVREAUX | FOTOS FLY





GUS E OUTROS 60 PRESIDIÁRIOS CUIDAM DA OFICINA DE ONDE SAEM SHELBY COBRAS NOVOS E IMPECÁVEIS

E impossível não ficar incrédulo na primeira vez em que você entra na oficina do Centro Correccional Southern Desert e vê 30 condenados à prisão perpétua portando livremente ferramentas elétricas, chaves de fenda e máquinas de solda sem algema ou outro acessório de controle à vista.

Eu estaria mentindo se dissesse que não fiquei assustado. E estaria mentindo se não admitisse que havia passado boa parte do trajeto de meia hora pelo deserto nevado ao norte de Las Vegas tentando evitar uma sucessão de imagens hollywoodianas de prisões, uma seleção com os piores momentos de xilindrós como Alcatraz ou Attica.

A verdade é que o Southern Desert parece decepcionante quando o avistamos no horizonte: nada além de uma coleção de grandes caixas beges enterradas no sopé de uma colina. Compreensivelmente, você poderia pensar ser algum tipo de complexo militar ou talvez uma mina de prata, sendo essas as duas principais indústrias nessa parte do “Estado da Prata”, além dos cassinos de Las Vegas. Mas não estamos aqui para ver placas blindadas ou metal precioso sendo extraído. Por mais improvável que seja, estamos aqui na prisão para testemunhar a produção de um tesouro inteiramente diferente: carros norte-americanos restaurados e novos em folha.

É por isso que aqueles homens estão portando ferramentas que, em outros momentos de suas vidas, seriam classificadas como armas. Os restauradores estão atualmente trabalhando em 20 carros

que vão desde um bellissimo Corvette do início dos anos 60 até um Lincoln Continental 1973 com um porta-malas enorme, ou a caminhonete GMC do cultuado enlatado dos anos 70, *Arquivo Confidencial*. E então, como se isso não fosse surreal o bastante, bem ao lado da oficina onde estou, há algo em torno de 60 presidiários transformando tubos, fibra de vidro e carrocerias de alumínio em Shelby Cobras de primeira. Não cópias do clássico muscle car dos anos 1960, e sim máquinas legítimas.

Antes de falar sobre os detalhes do empreendimento, a primeira pergunta a ser feita é: como surgiu a bizarra situação de condenados construir e restaurar carros – em vez de quebrar pedras e costurar sacos de correspondência? A resposta é simples: a prisão fica a uma distância curta e reta da Cidade do Pecado.

As prisões na maioria dos estados dos EUA têm divisões comerciais projetadas para “reduzir custos operacionais do governo, fornecer aos presos as habilidades necessárias para efetivamente se reintegrarem à sociedade e melhorar a operação segura das instalações correccionais”. Essas divisões produzem roupas, material de escritório e toda sorte de coisas que depois são vendidas no mercado normal.

Mas elas também, em alguns casos, servem de fonte de mão de obra barata e confiável para negócios locais. É claro que os “colaboradores” não vão embora tão cedo e não é exatamente provável que eles entrem em greve – o estado argumenta que busca não eliminar postos de trabalho do mercado regular, mas, ao pagar apenas salário mínimo ou menos, isso parece inevitável.

Sem algemas, os detentos usam em seu dia a dia ferramentas pesadas que, em outras situações, poderiam se tornar armas perigosas em suas mãos

Que seja. Nessa parte de Nevada, as empresas locais que já precisaram ou atualmente precisam de ajuda são agências governamentais e a coleção de carros clássicos Imperial Palace – além de um certo famoso piloto e construtor de carros de corrida chamado Carroll Shelby, cujo centro de operações fica bem próximo do centro de Las Vegas, ao lado do autódromo. Assim, longe de estranhos, quando você analisa a situação dessa forma é natural que as Indústrias do Estado da Prata – o nome coletivo dos negócios administrados pelas prisões de Nevada – ofereçam uma mãozinha.

Mesmo assim, não estão cutucando um vespeiro quando colocam ferramentas nas mãos de homens cujos comportamentos podem ser considerados de certa forma antissocial? Craig Korsgaard, coordenador de vendas e marketing das Indústrias do Estado da Prata e capataz da oficina de restauração de carros clássicos, se apressa em explicar que nunca houve problemas com nenhum tipo de violência sob sua supervisão.

A surpresa seguinte é a qualidade do trabalho, que se esvai quando você se dá conta que alguns desses presos vêm fazendo isso por mais de uma década. É espetacular. Olhando o acabamento do Corvette preto, os vãos entre as portas e a carroceria são estreitos e uniformes, a pintura é brilhante e livre de manchas, e o interior parece melhor do que no dia em que foi feito. Todo o trabalho foi realizado pelos presidiários e levou milhares de horas. Ao vê-los trabalhando com afinco, não se pode deixar de imaginar que crime eles cometeram para ser encarcerados por tanto tempo (quando cheguei, fui instruído a não perguntar... na verdade,

pediram para que não conversasse nada com eles).

Korsgaard, que trabalha com os presos desde 1989, diz que para alguns deles até mesmo uma pena de 30 anos não é suficiente. Mas não no sentido que você está pensando. Ele quer dizer que eles estão presos há tanto tempo que já se acostumaram à instituição – alguns têm mais medo de sair do que de continuar lá. “Algumas pessoas aqui simplesmente não querem sair”, ele diz. “Eu já vi gente com apenas dois dias restantes na pena tentar pular os muros.”



COM O SUOR DO SEU TRABALHO...

Presidiários brasileiros também podem trabalhar enquanto cumprem penas. E há opções diretamente relacionadas a veículos. Hoje cerca de 46 mil detentos atuam no regime de progressão de pena no estado de São Paulo. Segundo a legislação, a cada três dias trabalhados, um dia é descontado da pena.

Mauro Rogério Bitencourt, diretor do Departamento de Reintegração Social Penitenciário, diz que três critérios determinam quais presos podem ter o benefício: oferta de vagas, aptidão para o trabalho e bom comportamento. Interessados em trabalhar com carros podem optar por um curso de auxiliar em mecânica diesel ou ajudar numa oficina de funilaria.

Na Penitenciária II de Sorocaba, nove detentos trabalham em funilaria, pintura e mecânica para que veículos oficiais mantenham-se em serviço (fotos acima). E um curso em Mirandópolis capacita 200 detentos do regime semiaberto com aulas práticas e teóricas sobre motores diesel. Um detento previamente capacitado pelo Senai é o responsável pelas 80 horas de aulas. **(Guilherme Blanco Muniz)**





1



2

Nomes dos detentos? Os crimes que cometeram? O tamanho de suas penas? A recomendação é não perguntar. Basta conhecer a oficina e o fruto do seu trabalho (1). O acabamento da Corvette preta: impecável (2). O Shelby Cobra conta com uma área destinada exclusivamente à sua produção (3). Mão de obra barata e dedicada: alguns estão tão acostumados à vida na prisão e à rotina de restauração de carros e motos que têm medo de sair (4, 5, 7 e 9). A perua Pontiac dos anos 50, um clássico (6)



3



5



6



7



4



8



9



Mesmo levando em conta o custo do frete, enviar um carro para restauração no Centro Correccional Southern Desert sai muito barato. E é bom para os detentos

O choque final na oficina de restauração é como os preços cobrados são baixos. Uma restauração completa de, digamos, um Mustang 1965, custa certa de US\$ 25 mil. Isso é cerca de um terço do custo de mandar fazer o mesmo serviço em uma oficina supostamente não operada por criminosos. Eu sei do que falo, tenho recibos para provar. O que explica por que pessoas de todos os Estados Unidos e até de fora enviam seus carros para ser restaurados aqui. Mesmo com o custo do transporte, é uma pechincha.

Foi obviamente o que Carroll Shelby também pensou. Andando pelos 1.400 metros quadrados da oficina da Shelby ao lado, a atmosfera relativamente limpa e calma dos carros clássicos é substituída por um cheiro de solvente de queimar os pulmões. Equipes de presidiários estão ocupadas, aplicando porções generosas de resina em fibra de vidro bruta, enquanto habilmente criam diversos body kits de Mustang GT, Cobra, Super Snake e outros carros no estábulo da Shelby.

Apesar do cheiro nauseabundo, todos os presos parecem felizes de estar lá. Por um momento você se pergunta se é por causa do ar inebriante, mas então você anda pela oficina de lanternagem e todos parecem estar contentes por pagar por seus crimes construindo Shelbys.

Um cara deitado sob o compartimento da roda de uma carroceria de Cobra mostra por que faz tanto sentido realizar aqui esse tipo de trabalho: leva 260 horas em seis etapas para polir a carroceria bruta até um acabamento espelhado. Logo, quem melhor para fazer isso que um presidiário com dezenas, possivelmente centenas de milhares de horas sobrando?

Os condenados na oficina da Shelby recebem ligeiramente mais do que os presos na oficina de restauração. Por isso, às vezes há pequenas fugas de um lugar para o outro. Dá para ver que a oficina de vidros pode precisar de mãos extras para lidar com os picos na demanda. Mas há a sensação de que o cara com a longa barba branca e olhar distante, conhecido simplesmente como Gus, provavelmente teria uma conversa no canto com qualquer um querendo tomar seu lugar.

Gus constrói todas as estruturas para os Cobras, e há tempos faz isso. Se você já viu ou dirigiu um com menos de cinco anos de idade, certamente passou pelas mãos de Gus. Ao ouvi-lo falar, você quase esquece que está em uma prisão, enquanto ele explica com tarimba a diferença entre a espessura dos tubos da estrutura de cada modelo e como ele trabalha meticulosamente para fazer cada um se encaixar perfeitamente. E então, quando você está prestes a dizer alguma coisa sobre dirigir aqueles carros, você se dá conta que ele nunca o fez e provavelmente nunca o fará. Não é difícil enxergar a ironia – homens que não podem ir a lugar algum trabalhando nesses grandes ícones norte-americanos das estradas sem fim.

Gus e todos os outros presos aqui estão fazendo um ótimo trabalho, e isso acaba parecendo uma punição adequada. Um trabalho que os incentiva a se manter retos e precisos, e que cria algo belo nesse processo. Se você está à procura de um carro esportivo ou se seu clássico precisa de uma reforma, você também pode fazer sua parte pela sociedade americana comprando um Shelby ou mandando seu carro para ser rejuvenescido aqui.

Pelos bons preços cobrados, seria um crime deixar de fazê-lo.

Os Shelbys Cobra dos últimos cinco anos não são réplicas, e foram todos produzidos no presídio próximo a Las Vegas, no deserto de Nevada (EUA)



MADE IN
BRAZIL

A REGRA É CLARA

NOVO REGIME AUTOMOTIVO BRASILEIRO ESTÁ DECRETADO: SÓ AS MONTADORAS QUE INVESTIREM NO PAÍS TERÃO ABATIMENTO NO IPI

POR **DIOGO DE OLIVEIRA**

Mais dois!
As fábricas que cumprirem todas as exigências do regime poderão abater até 2 pontos percentuais extras no IPI

Depois de algum suspense no fim de 2011, o governo brasileiro enfim decretou a criação de um novo regime automotivo, com validade de cinco anos (até 2017). O programa impõe uma sobretaxa de 30 pontos percentuais no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) a todos os veículos – nacionais ou importados. Porém, para favorecer as montadoras que possuem fábricas no país, e também as que estão construindo novas unidades, o governo criou regras que, no todo, rendem descontos no adicional da tarifa.

E como diria o comentarista esportivo da Rede Globo, Arnaldo Cezar Coelho, a regra é clara: ou as montadoras investem na produção local (compra de insumos regionais, investimentos em tecnologia e nacionalização de determinadas etapas da engenharia), ou terão de pagar os 30 adicionais de IPI. “As empresas que comprarem peças nacionais vão conseguir amortizar a sobretaxa. Hoje, algumas montadoras instaladas no país não estão preparadas, mas acredito que todas conseguirão se adaptar”, diz Cledorvino Belini, presidente da Associação Nacional das Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

“O governo está oferecendo um mercado dinâmico e aquecido, mas cobra uma contrapartida das empresas, o que é de direito”, comenta Julio

Gomes de Almeida, economista do Instituto Brasileiro de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (Iedi). E quem não tem ou nem pretende erguer uma fábrica? “O estabelecimento de cotas para importadores é fundamental para evitar a inviabilização dos negócios. Há casos em que não é economicamente viável ter uma fábrica, e o aumento do IPI repercute muito no preço”, defende Flavio Padovan, presidente da Associação Brasileira das Empresas Importadoras de Veículos (Abeiva).

EXIGÊNCIAS DO NOVO REGIME AUTOMOTIVO BRASILEIRO

- Investir pelo menos 0,15% da receita bruta em inovação; em 2017, esse percentual subirá para 0,5%;
- Investir no mínimo 0,5% da receita bruta em engenharia; em 2017 o percentual subirá para 1%;
- Cumprir um mínimo de 8 das 12 etapas de produção de veículos leves no país, e 10 das 14 para pesados; em 2017, são exigidas 10 de 12 etapas para os leves, e 12 de 14 para os veículos pesados;
- Aderir ao programa de etiquetagem, que mede a eficiência energética dos veículos, com pelo menos 25% dos modelos produzidos no país; em 2017, 100% dos veículos deverão participar do programa controlado pelo Inmetro; atualmente essa participação é voluntária.