

Na maioria das cidades brasileiras predominam, no transporte coletivo urbano, os ônibus comuns de até 70 lugares variando no seu comprimento até 9,60m.

Poucos são utilizados os veículos articulados ou até mesmo bi articulados.

Algumas observações podem ser feitas com relação à utilização dos veículos articulados. Os articulados representam uma importante economia de combustível em relação ao ônibus comum levando em consideração o critério adotado para aferição; “quantidade de passageiros/quilômetros transportados com um litro de combustível”.

Em Curitiba-PR foram feitos testes nesse sentido que revelaram que trafegando no período de seu horário de funcionamento, o ônibus articulado consumiu 200 (duzentos) litros no seu dia de trabalho e que para transportar o mesmo número de passageiros seriam necessários 2 (dois) ônibus comuns que consumiriam 320 (trezentos e vinte) litros de combustível no mesmo horário e percurso.

Outra vantagem do ônibus articulado é que ele transporta aproximadamente 180 (cento e oitenta) passageiros contra cerca de 70 (setenta) do ônibus comum sem contar que o preço de aquisição é o dobro do preço do carro comum, sendo o investimento inicial pela capacidade de passageiro praticamente igual nas duas modalidades de veículos sem levar em consideração a economia de combustível.

Ainda tem outra vantagem nos articulados que é a vida útil. Bem mais longa que os comuns, pois ele é construído sobre chassis rodoviário, suspensão um pouco mais reforçada por causa do comprimento e quantidade de passageiros ainda que trafegue preferencialmente em corredores e vias arteriais sem contar que ele já vem com transmissão automática, uma

vantagem para sua longevidade uma vez que esse tipo de transmissão evita muitos esforços desnecessários à sua estrutura e componentes mecânicos e o benefício do conforto ao usuário, uma vez que elimina os tradicionais “trancos” no passar das marchas do câmbio manual.

O custo de operação é bem menor que o dos dois carros comuns, pois de cara o articulado elimina manutenção de dois conjuntos de embreagem que tem a vida útil de aproximadamente 50.000 quilômetros em condições de uso normal.

Nos estudos feitos em Curitiba-PR, foi observado também que o ônibus articulado opera bem em ruas estreitas e não apresentaram dificuldades nas curvas de 90° em raios de 15m.

Os veículos estudados tinham a capacidade de operar à velocidade máxima de 80km/h, velocidade essa bem compatível para o perímetro urbano. Observações feitas em corredores em Curitiba-PR, conseguiu-se a média de 24km/h, incluindo paradas no centro e 40km/h na periferia. Uma excelente média para o transporte coletivo urbano.

Esse estudo identificou também que a largura das portas interfere e muito no desempenho dos coletivos, pois os articulados são dotados de três amplas portas, com degraus largos o que possibilita maior rapidez no embarque e desembarque de passageiros.

Na Europa há uma tendência a substituir os ônibus comuns pelos articulados mesmo nas cidades com menos de 200 mil habitantes tamanhas a vantagem obtida nesse tipo de veículo.

No Brasil somente algumas grandes capitais adotam essa modalidade de veículos. Em São Paulo-SP, as linhas de grande percurso operadas por corredores ou não, possuem, na sua maioria, os articulados e bi articulados dotados de transmissão automática e ar refrigerado. A sua operação torna-se cada vez mais difícil uma vez que os corredores são de pista única eliminando a possibilidade de ultrapassagens e inevitavelmente formando comboios enormes reduzindo, assim, a velocidade média com conseqüente aumento do tempo de viagem. Problema não enfrentado na cidade de Bogotá na Colômbia, pois lá os corredores são de pista dupla.

Com todas as vantagens expostas, não podemos simplesmente sugerir que se faça a troca de 2,5 ônibus comum por um articulado. Como já descrevi anteriormente, as linhas de baixa frequência com ônibus comuns precisariam, necessariamente, passar por um pequeno terminal onde estaria operando uma linha tronco com os ônibus articulados e sistema de integração para não onerar o usuário e diminuir o tempo de viagem.

www.naganuma.com.br
mn@naganauma.com.br
Twitter - @mtnaganuma