

Trolebus, um sistema ideal

O sistema trolebus do Distrito Federal já está sendo estudado pelo Ministério dos Transportes e, dependendo desse exame, poderá ser iniciada a sua implantação ainda este ano, resolvendo, até 1990 - caso seja cumprido o cronograma de instalação de dois anos e seis meses - o problema de transportes públicos urbanos em Brasília.

A informação é do Secretário de Serviços Públicos, José Geraldo Maciel. Segundo ele, a única injunção que poderia ser contrária à implantação do sistema seria de recursos, porém o trolebus é a saída mais econômica, uma vez que a utilização da energia elétrica como força motriz "nos liberta de uma energia cara, importada e finita que é o petróleo".

Aprovado o programa pelo Ministério dos Transportes, a implantação do sistema trolebus do Distrito Federal importará na redução do consumo em cerca de 66 milhões de litros de óleo diesel por ano e na estabilidade da tarifa com relação a esse componente, o mais instável e preponderante na composição do custo operacional. Daí, se apontar que esses efeitos repercutem favoravelmente tanto na economia nacional de divisas como na economia individual dos usuários.

JUSTIFICATIVAS

Nos estudos enviados pela Secretaria de Serviços Públicos do Distrito Federal ao Ministério dos Transportes, as justificativas à opção adotada definem que os sistemas de transportes públicos urbanos por ônibus vêm tendo a sua importância reconhecida pela amplitude do seu campo de aplicação, decorrente de sua compatibilidade com praticamente todos os tipos de viagens que as atividades urbanas requerem.

Dessa maneira, tanto, para as viagens tipo radial, entre origens dispersas e destinos concentrados, como para as de tipo perimetral (circular), entre origens dispersas e destinos dispersos e, ainda, para as viagens entre centros de atividades, de origens concentradas a destinos concentrados, o sistema ônibus é viável.

No entender dos técnicos, essas aplicações se devem à sua flexibilidade operacional, porque a adequação de frequência e dimensões dos veículos permite uma oferta de transporte que corresponde às características da demanda.

Afora isso, entre os sistemas ônibus, os ônibus à tração elétrica (trobelus) assumem importância preponderante nas áreas providas de recursos de energia de origem hidrelétrica, face à atual crise mundial de petróleo. O sistema trolebus, além de reunir as vantagens do sistema ônibus, apresenta as vantagens específicas da tração elétrica: limpa, silenciosa, não-polvente e, sobretudo, com o mérito de ser independente da energia derivada de petróleo.

No caso de Brasília, o estudo preliminar do sistema trolebus fundamenta-se no Plano Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal, elaborado pelo Geipot; no Anteprojeto de Trolebus/Brasília, elaborado pela Companhia de Eletificação de Brasília através da SADE (Sul-Americana de Engenharia S/A); nos estudos da Companhia Municipal de Transportes Coletivos de São Paulo, com apoio da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, já em fase de implantação, e nas informações a nível micro das características de demanda das diversas áreas do Distrito Federal, levantadas para efeito do Programa de Redimensionamento das Viagens de Transportes Públicos do Distrito Federal, pela Secretaria de Serviços Públicos.

DEFINIÇÃO

Segundo estudo da Secretaria de Serviços Públicos, a rede de transportes procurou, de forma abrangente, atender às demandas oriundas dos fluxos entre a cidade-satélite de Taguatinga e o Plano Piloto, dando ao usuário as opções de percurso: via Estrada Parque-Taguatinga, com distribuição na Asa Sul, ou Via Estrutural, com distribuição na Asa Norte, garantindo, ao mesmo tempo, a redução das transferências de usuários no Plano Piloto e também a melhor fluidez no tráfego, mediante utilização equilibrada dos

dois eixos viários disponíveis.

Ao mesmo tempo, as cidades-satélites do Gama, de um lado, e Sobradinho e Planaltina, de outro, que se situam diametralmente opostas às asas do Plano Piloto, ficam ligadas entre si, constituindo eixo diametral que proporcionará aos usuários distribuição ao longo das partes Norte e Sul de Brasília, com a conseqüente redução de transferências. A fusão de linhas radiais em linhas diametrais foi possível por serem equilibrados os fluxos de passageiros das linhas radiais oponentes, explicam os técnicos.

No caso das cidades-satélites do Guarã e Núcleo Bandeirante, as duas foram anexadas à rede, respectivamente na EPTG e EPIA, assegurando aos usuários a distribuição ao longo da Asa Sul, no Plano Piloto de Brasília.

Para os técnicos da SSP, com o objetivo de melhor distribuição dos fluxos na estrutura viária existente, a rede do Plano Piloto compreende a utilização do Eixo Auxiliar Leste para as linhas diametrais entre Gama, Sobradinho e Planaltina, e do Eixo Auxiliar Oeste para as linhas provenientes de Taguatinga e Ceilândia, via EPTG, na Asa Sul, e provenientes da Via Estrutural, na Asa Norte. As vias W/3 e L/2 serão basicamente servidas pelas linhas circulares internas do Plano Piloto. Apesar disso, na fase do projeto, poderão ser ofertadas mais opções de chegadas de linhas provenientes das cidades-satélites ao Plano Piloto, mas sem a proposta ora apresentada sofrer alterações.

LINHAS E VEÍCULOS

De acordo com o projeto, as linhas de ônibus que compõem o sistema irão atender à demanda hoje verificada. Serão, ao todo, 28 linhas de trolebus que irão ordenar o atendimento da demanda atual atendida por 41 linhas de ônibus convencionais, e que representa 71% da demanda total de transporte público em Brasília.

O tipo de veículo proposto é o desenvolvido pela Companhia de Transportes Coletivos de São Paulo, cujos protótipos já se encontram em testes de operação. Tem 12 metros, três

portas, suspensão a ar, direção hidráulica, sistema de renovação de ar interno, plataforma baixa (0,85m), providos de dispositivos de segurança e controle por radiocomunicação.

O modelo de São Paulo tem capacidade para 105 passageiros, sendo 1/3 sentados. No caso de Brasília, devido às longas distâncias a serem percorridas nas viagens pendulares, novo arranjo de bancos deverá ser feito, aumentando o número de lugares sentados.

Para o acréscimo de demanda, previsto entre 1980 e 1990, a utilização de veículos de dois e três eixos deverá ser a solução reforçando as linhas de ligação das cidades-satélites ao Plano Piloto e as linhas circulares do Plano e das linhas internas de Ceilândia e Taguatinga. No total, serão necessários 707 trolebus de dois eixos em 1980 e mais 312 trolebus de três eixos em 1990.

Com uma rede aérea de contato estimada em 260,05 km de linha bifilar dupla, compreendendo as redes das cidades-satélites e Plano Piloto, bem como as ligações daqueles ao Plano, o sistema de alimentação elétrica para 1980, para o atendimento da frota de 707 veículos, compreende 53 subestações com potência instalada média de 1.500 kw, prevendo-se a ampliação da potência antes de 1990.

OTIMISMO

Bastante otimista com o sistema ora em estudo pelo Ministério dos Transportes, o secretário José Geraldo Maciel garante que o projeto de engenharia, na parte elétrica, pode ser implantado num prazo mínimo de quatro a seis meses, podendo, a partir disso, utilizar-se uma energia relativamente barata, nacional e ainda abundante que é de origem hidrelétrica.

O custo do projeto, segundo Maciel, é estimado em Cr\$ 6 bilhões, podendo o sistema ser implantado em duas fases, caso surjam maiores problemas com liberação de verbas.