

MOBILIDADE URBANA

A saga da expansão do metrô do DF

Os benefícios do serviço incluem economia de tempo, dinheiro e menos estresse. Sem contar a segurança, que é maior. Porém, a expansão do metrô engatinha, e os especialistas alertam: é uma das infraestruturas mais caras para colocar em prática

» LETÍCIA MOUHAMAD
» LUIZA MARINHO*

Inaugurado em 2001, o Metrô do Distrito Federal foi implantado com o objetivo de melhorar a mobilidade de regiões com grande densidade populacional, como Ceilândia, Samambaia, Taguatinga, que têm um grande volume de deslocamento para o Plano Piloto. No trajeto, de 42,38km de extensão, os 160 mil usuários passam, além das regiões administrativas citadas, pela Estrada Parque, Águas Claras, Guará, Asa Sul, até chegar à Rodoviária do Plano Piloto.

Com o passar dos anos, porém, aumentar a oferta de transporte público tornou-se uma necessidade. De 2001 a 2022, a população do DF cresceu 28%, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). No caso do metrô, a expansão manteve-se estagnada durante 15 anos, considerando que, em 2008, a companhia iniciou os estudos técnicos para abertura de licitação para construção do trecho Asa Norte e ampliação da via em Samambaia e em Ceilândia. Porém, somente este ano os processos tiveram andamento.

“Não havia expansão da linha nem inauguração de novas estações. A partir de 2019, a despeito da pandemia e das inúmeras ações sanitárias realizadas no sistema para a proteção da população, três novas estações foram entregues aos usuários e iniciados os processos para a expansão para Samambaia e Ceilândia”, explicou Handerson Cabral, diretor-presidente do Metrô-DF. A companhia destaca que mudanças no sistema de bilhetagem, com a possibilidade de uso de cartões de crédito diretamente nos bloqueios, também foram implementadas, a fim de reduzir filas.

De acordo com informações da companhia, a licitação da expansão de Samambaia foi concluída e o contrato assinado. “Neste momento, o Metrô-DF aguarda os projetos técnicos, que serão elaborados pelo consórcio contratado, para o início das obras. A previsão é que as obras durem quatro anos”, diz a nota. A estimativa é beneficiar cerca de 10 mil pessoas. “Também foi iniciado o processo de licitação para a expansão em Ceilândia, que deve beneficiar 12 mil pessoas. A companhia está realizando mudanças, a fim de adequar o edital às recomendações do Tribunal de Contas do DF”, completa a nota.

Expansão

Moradores das RAs da parte norte do DF, no entanto, não têm a mesma sorte. A promessa de ampliação é antiga e nunca foi colocada em prática. De acordo com a companhia, a expansão da linha 1 do Metrô-DF, no trecho da Asa Norte, que trata da construção da Estação do Trabalhador, foi sugerida no Plano Plurianual (PPA 2024/2027) do DF. Questionada sobre a ampliação em Sobradinho e Planaltina, a empresa não respondeu até a publicação desta edição.

Para quem não pode contar com veículos individuais, resta enfrentar os ônibus e, para alguns, o transporte pirata. Em uma parada da Asa Norte, Elba Sales, 56 anos, aguardava pelo coletivo que a levaria pa-

Fotos: Ed Alves/CB/D.A Press



Segundo especialistas, expandir o metrô exige investimentos altos. Moradores de regiões não atendidas pelo serviço pedem a extensão das linhas



Natália mora em Planaltina e usa o metrô para se deslocar ao Guará



Ricardo mora em Taguatinga e deixa o carro em casa pela praticidade

Raio-X do metrô

32 trens
frota

42,38 KM
extensão da linha

160 mil
média de usuários ao dia

29
estações previstas

27
estações operacionais

ra Sobradinho. Em horários de pico, o trajeto costuma durar uma hora. “Se houvesse metrô, com certeza, eu economizaria mais tempo e poderia descansar melhor”, comentou a copeira, que trabalha na Asa Sul e no Lago Sul. Aos fins de semana, quando visita a mãe em Ceilândia, Elba opta pelo metrô. “Levo mais de meia hora para chegar.”

O engenheiro civil Pastor Willy Taco, mestre em transportes urbanos pela Universidade de Brasília (UnB), explica que a maior dificuldade para a expansão do metrô no DF consiste na gestão política da região e na necessidade de investimentos para reconstruir as li-

nhas existentes. “Uma obra como essa requer muito investimento e demoraria anos para ser finalizada, por também estarmos falando de linhas que existem. É um tipo de infraestrutura que vai precisar de alguma forma de subsídio, então, seria um ponto fundamental haver uma política do DF em conjunto com o governo federal”, explicou.

A massoterapeuta Natália Carvalho, 35, mora em Planaltina, e duas vezes por semana se desloca para o Park Sul, no Guará, para realizar seus atendimentos. No total, leva pouco mais de uma hora e meia para chegar ao destino. Somente no ônibus em direção ao Plano Piloto, gasta uma hora, quando não há congestionamento. “Com metrô em Planaltina, acredito que gastaria uns 40 minutos para chegar ao trabalho. Seria uma economia de tempo enorme”, afirma.

Desafios

Segundo Zuleide Feitosa, doutora em transportes e pós-doutora em políticas públicas de transportes, o DF não pode estar sozinho para atender à demanda da expansão de linhas. “É importante que todos os estados próximos ao DF, ou seja, Goiás, Bahia e Minas Gerais, façam uma política de proximidade e discussões sobre o tema, a fim de que o metrô beneficie as RAs, pois muitas delas são

próximas desses estados.”

“Nós entendemos que os moradores das RAs mais afastadas do Plano Piloto estão sofrendo e passando por várias necessidades de deslocamento, porque a infraestrutura não oferece viabilidade. Fica claro que a política pública ainda não se incomodou com essa necessidade da população.”

O entrave na expansão do metrô, para Artur Moraes, também doutor em transportes, é financiamento, pois a infraestrutura desse transporte é muito cara. “Seria mais interessante investir, inicialmente, em corredores de ônibus, que são mais baratos. É algo progressivo, pois, a partir do momento em que o corredor de ônibus não suprir mais as necessidades da comunidade, deve-se focar no metrô”, defendeu.

Para ocorrer a expansão do metrô, seria viável aumentar a quantidade de trens. “Por questão de segurança, há locais em que não se pode ter dois comboios no mesmo trecho. Para ampliar essa quantidade, deve-se reduzir o tamanho desse trecho, demandando outro sistema de sinalização, que diminua o tempo entre as composições. Daí a importância da remodelação”, analisou o especialista.

Compromisso

Existe um Termo de Compromisso entre o Ministério das Ci-

Integração

Com os cartões Vale-Transporte ou Cidadão, é possível economizar nas passagens de ônibus, micro-ônibus e metrô. Com um dos dois, pode-se fazer até três trajetos no prazo de duas horas e pagar R\$ 5,50 por três viagens. Quem paga em dinheiro, porém, não consegue fazer a integração. Para adquirir o Cartão Cidadão, basta ir a um posto de atendimento do Sistema de Bilhetagem Automática do BRB Mobilidade, com RG e CPF.

dades e o GDF para a modernização do sistema de energia do Metrô-DF, no valor de R\$ 53 milhões. Além disso, existe a proposta de expansão de Samambaia, que está em fase de contratação com o Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES). Serão 3,6km a mais e duas novas estações, ao custo de R\$ 350 milhões.

Por fim, existem duas propostas apresentadas no processo seletivo do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). A construção da estação Onoyama e o apoio aos sistemas de sinalização e telecomunicações das expansões de Samambaia e Ceilândia. Essas pro-

Saiba mais

Expresso Pequi

A Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado Federal realizará, nesta quinta-feira, a partir das 9h30, uma audiência pública interativa com o propósito de discutir a implantação do Veículo Leve sobre Trilho (VLT) entre o Distrito Federal e Luziânia — popularmente chamado de Expresso Pequi.

A promessa é antiga e beneficiária, em especial, a população do Entorno do DF, por meio de um transporte rápido e com menos trânsito. Passageiros e cargas sairiam de Goiânia passando por cidades como Valparaíso e Águas Lindas de Goiás e o DF.

A promessa foi anunciada em 2003, pelo então governador Joaquim Roriz, do DF, e Marconi Perillo, de Goiás, mas, após mais de duas décadas, não foi cumprida. O compromisso foi renovado pelo governador Ibaneis Rocha (MDB).

Segundo o governo, o projeto é alvo de discussões junto a órgãos especializados, com participação do DF e de Goiás.

Nesse caso, as discussões continuam e o governo de Goiás manifestou interesse em incluir o projeto no PAC. “Esse transporte é de comum interesse do DF e de Goiás”, disse uma fonte ao Correio.

A reportagem também procurou o governo de Goiás para saber sobre o projeto, mas não obteve retorno até o fechamento desta edição.

postas ainda estão sendo avaliadas pelo Ministério das Cidades.

Benefícios

Apesar de ter carro, o analista de sistemas Ricardo Moraes, 45, sempre se desloca ao trabalho, na Esplanada dos Ministérios, de metrô. Morador de Taguatinga, ele precisa andar apenas duas quadras para chegar à estação. “Se, em alguma ocasião, preciso ir de carro, levo quase o dobro de tempo, além de passar estresse, pelos congestionamentos, e gastar com o preço alto da gasolina. Andando de metrô, economizo tempo e dinheiro, pois tenho o cartão que permite fazer a integração entre ele (metrô) e o circular até a Esplanada”, detalhou.

Para o analista, o único problema do metrô consiste nos problemas de manutenção, que paralisam o serviço.

Segundo o Metrô-DF, “os trabalhos de manutenção na linha são realizados de madrugada, quando os trens não circulam. Há monitoramento diário”, disse a nota. Além disso, a empresa acrescentou que os projetos de aquisição de 15 trens, modernização do sistema de sinalização e a conclusão da Estação Onoyama foram cadastrados no Novo PAC, para fins de obtenção de recursos.

* Estagiária sob a supervisão de Suzano Almeida