

METRÔ-DF/ Obras na Linha 1 no Ramal Samambaia estão em andamento e há previsão de compra de 15 novos trens, além da modernização do sistema. Porém, o deficit de funcionários segue como uma preocupação entre autoridades e especialistas

Expansão já começou, mas faltam servidores

» CARLOS SILVA

O Governo do Distrito Federal (GDF) informou, ontem, que começaram as obras da expansão da Linha 1 no Ramal Samambaia da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô-DF), com destaque para o Emissário Samambaia, as duas novas estações 35 e 36 e a estação de energia SR63. Segundo o GDF, nas estações 35, 36 e SR63, os canteiros das estações estão em fase de finalização. O canteiro é o ponto inicial para a execução da obra propriamente dita.

A expansão foi debatida em reunião técnica da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana (CTMU) da Câmara Legislativa (CLDF), na semana passada, com a diretoria de operações do Metrô-DF. Entre as novidades mais aguardadas, está a compra de 15 novos trens, que prometem aumentar a oferta de viagens e até desafogar outros modais da capital. Mas um problema persiste: o deficit de servidores. O último concurso para a empresa, que hoje tem 1.229 empregados, foi realizado em 2013.

De acordo com o deputado Max Maciel (PSOL-DF), presidente da comissão que acompanha o tema, os 15 novos trens não irão substituir os modelos antigos, mas reforçar a frota atual, ampliando a capacidade do sistema para 47 em circulação. O investimento, estimado em R\$ 900 milhões, já foi aprovado pelo Ministério das Cidades. A previsão é de que a licitação internacional seja concluída até 2026, com entrega dos trens nos anos seguintes.

“Segundo o cronograma apresentado, a entrega do primeiro trem ocorrerá 24 meses após a assinatura do contrato, com um trem sendo entregue por mês até completar a frota. Todo o processo, incluindo produção, entrega e período de garantia, pode levar até 60 meses”, explicou Maciel, presidente da comissão. Com a ampliação da malha e a renovação da frota, o Metrô-DF estima dobrar sua capacidade de transporte em até cinco anos e atender 420 mil passageiros por dia útil.

Outro ponto debatido na reunião foi a modernização do sistema de energia do metrô, que inclui a instalação de novas subestações, troca de cabamentos e melhorias estruturais. A medida visa reduzir falhas operacionais e gerar economia para a empresa pública. “Isso impacta diretamente na estabilidade da operação e beneficia os usuários com menos interrupções, maior conforto (especialmente no uso do ar-condicionado) e um sistema mais sustentável”, destacou Maciel.

Impacto

Na avaliação do professor Otávio Henrique da Silva, da Universidade de Brasília (UnB), especialista em engenharia urbana, a ampliação da malha metroviária pode trazer como principal impacto o alívio do tráfego nas vias de Brasília, especialmente nos horários de pico. “Ao oferecer uma alternativa rápida, regular e com grande capacidade de transporte, o metrô atrai usuários que hoje dependem do carro. Isso melhora a fluidez do trânsito e reduz o tempo de viagem da população”, destaca o professor.

Para ele, o reforço da frota permitirá mais viagens e intervalos menores entre os trens, o que pode atrair novos usuários ao sistema e reduzir o número de veículos particulares nas ruas. “Com 15 composições adicionais, que transportam

Renato Alves/Agência Brasília



Um grande susto alarmou os ocupantes de quatro vagões do Metrô-DF

Solução para o trânsito?

Se enfileirarmos 13 mil carros em 3 faixas de trânsito, teríamos um engarrafamento de quantos quilômetros?



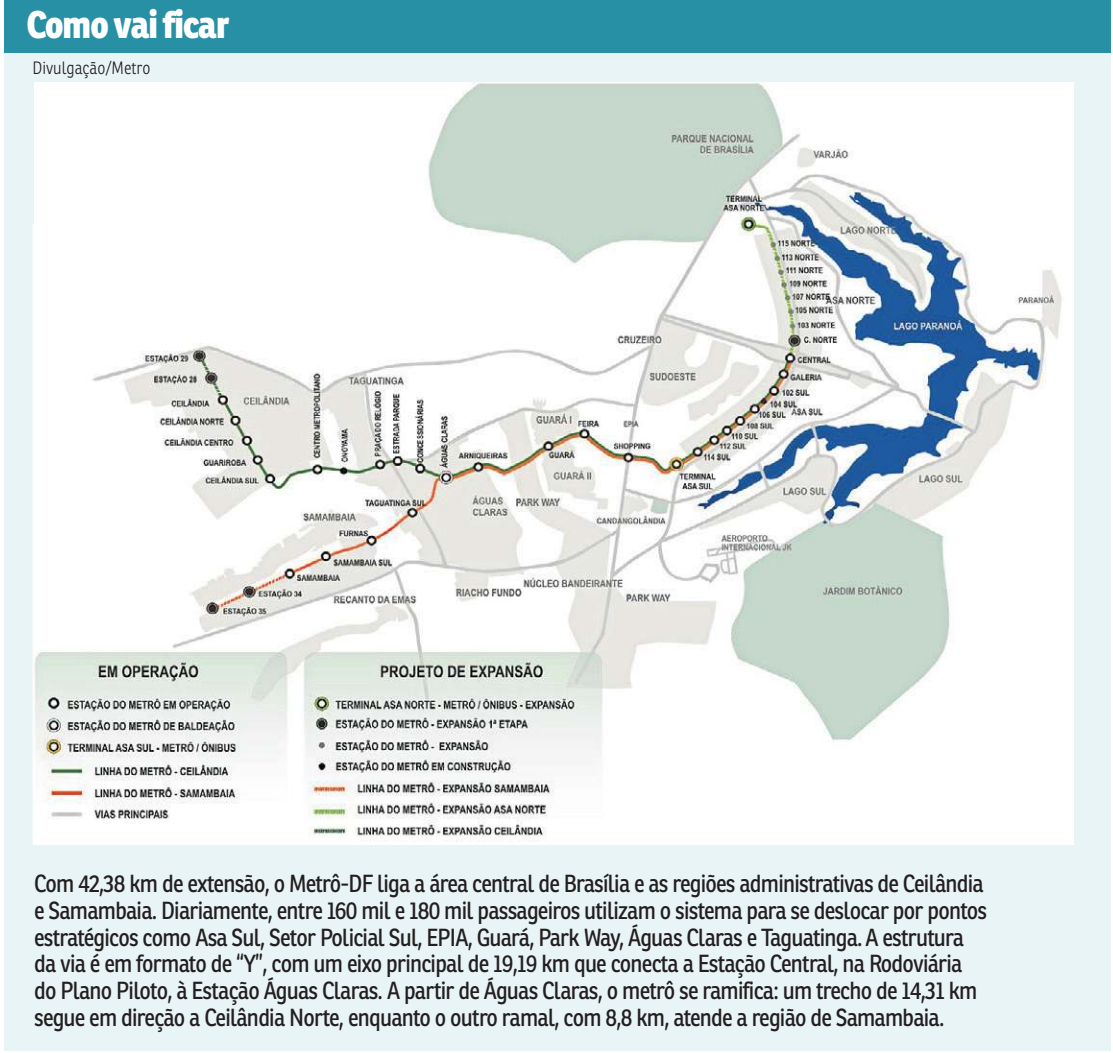
Fonte: Otávio Henrique da Silva, professor da Universidade de Brasília e especialista em Engenharia Urbana

cerca de 1.300 pessoas cada uma, mais de 20 mil passageiros poderiam ser deslocados por viagem. Se parte dessas pessoas migrar do carro para o metrô, poderíamos ter cerca de 13 mil veículos a menos nas ruas, por viagem, considerando uma média de 1,5 pessoa por carro”, calcula.

Desafios

Apesar da expansão, o deficit de pessoal segue como uma das principais preocupações apontadas por autoridades e especialistas no setor. De acordo com a CTMU, o último concurso público foi realizado em 2013, e, desde então, o quadro funcional vem se desfalcando. Hoje, há uma necessidade estimada de ao menos 680 novos servidores para garantir o pleno funcionamento do sistema. Apesar da previsão de um novo concurso, o Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLO) de 2026 autoriza apenas 299 nomeações — número que cobre apenas 43% da demanda.

Maciel destacou que o colegado tem acompanhado de perto o deficit de servidores do Metrô-DF e cobrado soluções do governo. “O diretor-presidente do Metrô-DF confirmou que há 190 vagas já autorizadas na LOA e que o concurso público está sendo estruturado. No entanto, esse número ainda é insuficiente, e a pressão institucional continua para garantir a força de trabalho necessária



ao pleno funcionamento da rede”, afirmou. Segundo o parlamentar, a comissão chegou a oferecer

emendas orçamentárias da CLDF para ajudar na contratação de pessoal, mas a proposta foi recusada

pela companhia, sob o argumento de que os recursos do GDF seriam suficientes.

Para o especialista em mobilidade e membro do Instituto de Gestão de Trânsito Wellington Matos, a contratação de mais profissionais é tão fundamental quanto a aquisição de novos trens. “Aumentar o número de veículos não vai resolver o problema. Toda essa estrutura ainda precisa de pessoal. Por isso, é importante ter gente que entenda o processo e garanta não só a continuidade do funcionamento em boas condições, mas também a melhoria no atendimento à população”, defende.

Usuários

Usuária frequente do metrô, a aposentada Conceição Ferreira de Lima, de 66 anos, é uma das que aguarda as melhorias. Ela relata que os trens circulam lotados nos horários de pico e que a lentidão no início do dia afeta quem depende do sistema para chegar ao trabalho. “De manhã, a gente se arrasta, porque o metrô vai bem devagarinho de uma estação para outra. À tarde ele já anda mais rápido, mas continua muito cheio”, contou a moradora do Sol Nascente.

A professora Letícia Caroling, 30 anos, que também mora no Sol Nascente, avalia que a qualidade do serviço está aquém do esperado para a capital do país. “Pelo menos uma vez por mês o metrô quebra, falta energia ou tem problema nos cabos. Morei em São Paulo e lá o metrô é bem melhor”, comparou.

Matheus Roberto Algaier, 23 anos, desenvolvedor de software que mora em Águas Claras, relata que muitas vezes desiste de embarcar por conta da superlotação. “Você olha o trem e tá todo mundo comprimido lá dentro. Prefiro esperar o próximo, mesmo que demore 20 ou 30 minutos”, diz. Ele defende o aumento da frequência de viagens nos horários de pico e a criação de uma outra linha como solução a médio prazo.

Próximos passos

Em nota, a Secretaria de Mobilidade (Semob-DF), informou que a expansão do Metrô-DF nas regiões de Samambaia, Ceilândia e Asa Norte constava no Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) de 2011. No entanto, segundo a pasta, o documento “propõe diretrizes e políticas para o sistema de transportes para a década 2010-2020 e analisa as propostas em nível macro”. Por isso, grandes obras como linhas de metrô, corredores BRT e novas vias precisam ser precedidas de estudos técnicos detalhados, que comprovem a viabilidade “técnica, econômica e financeira” dos projetos no cenário atual.

A segunda audiência pública para debater a atualização do Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) e a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) acontecerá no próximo sábado. O evento começa às 9h, no auditório do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), no Setor de Autarquias Norte, e terá duração de três horas, com transmissão ao vivo pela internet.

A reunião será consultiva e aberta à participação de pessoas físicas, empresas e entidades da sociedade civil. Durante o encontro, serão apresentados os resultados das oficinas regionais e das pesquisas de campo realizadas em todas as 35 regiões administrativas do DF entre março e abril deste ano. Os participantes poderão sugerir propostas por escrito, por meio de um formulário distribuído no local. As instruções para acompanhamento virtual estão disponíveis no site <https://sistemas.df.gov.br/PDTU>.