

MOBILIDADE

Ações para solucionar falhas do metrô

A expansão das linhas, investimentos e aquisição de veículos mais modernos podem reduzir o estresse dos usuários, destacam especialistas

» LUIZ FELLIPE ALVES

Superlotação, falhas na operação, falta de trens e demora entre as viagens são queixas constantes de muitos dos usuários que dependem do metrô para se locomoverem.

De janeiro a novembro do ano passado, ocorreram 97.403 viagens. O relatório de administração do modal mostra que houve 60 interrupções no funcionamento em 2025. A marca foi superior à meta estabelecida. Que era reduzir de 57 — pico atingido em 2024 — para 42.

Esses dados apontam que o nível de indisponibilidade da operação chegou a 0,84%, ultrapassando o valor do ano anterior (2024), 0,74%, e a meta estipulada para 2025 que era de 0,44%. “Acredito que veículos mais modernos possam oferecer mais conforto durante a viagem. Com cadeiras mais confortáveis, seria mais fácil enfrentar o trajeto todo dia. E com mais módulos, mais pessoas iriam embarcar, consequentemente, iria evitar a lotação em todos os vagões”, defende Lara Guimarães, 50 anos.

Essas falhas representam um transtorno na rotina dos passageiros. Emanuella Alves, 26 anos, moradora Recanto das Emas, ficou presa no vagão em uma dessas ocasiões. “Foi uma situação muito inesperada, uma parada praticamente do nada e bem no horário de pico”, relembra. A jovem também reclama da lentidão nos horários de maior movimento, problema que já causou atraso de uma hora na chegada ao trabalho.

Imobilidade

Criado em 2001, o metrô de Brasília tem 27 estações em funcionamento. São 32 trens para atender cerca de 160 mil passageiros por dia. Os trilhos ligam as regiões de Samambaia e Ceilândia ao Plano Piloto, passando pela Asa Sul, Setor Policial Sul, Estrada Parque Indústria e Abastecimento (Epia), Guará, Park Way, Águas Claras e Taguatinga.

O especialista em mobilidade Carlos Penna avalia que esse quadro é reflexo de uma situação que ele nomeia como imobilidade. “Os carros do metrô estão circulando em condições não ideais e superlotados. A quantidade atual de 2,1 milhões de veículos para 3 milhões de habitantes é a demonstração da ausência de metrô”, explica.

O diretor técnico do Metrô, Fernando Jorge Andrade, argumenta que a “injeção” de trens é feita de acordo com a demanda. “O que as pessoas experienciam é um pico

de ocupação em determinados horários. É o que chamamos de movimento pendular. No fim do dia, acontece a mesma coisa, só que no trajeto saindo do Plano para Ceilândia e Samambaia”, detalha.

Estratégias

Segundo Andrade, o metrô possui um Centro de Controle Operacional (CCO) que analisa, em tempo real, a situação das plataformas das estações do metrô. “Na hora em que começa a encher a plataforma, por questões de segurança, eles injetam um trem que está estacionado no carrossel. É por questão de segurança, porque eu não posso deixar a plataforma lotada”, enfatiza.

Conforme o gestor, assim que é identificada uma movimentação acima do normal nas plataformas, outro veículo é colocado nas linhas. “Temos um carrossel preparado para essas situações. Alguns trens ficam parados na estação Central e nos terminais de Ceilândia e Samambaia”, acrescenta.

A companhia trabalha com o conceito de “incidente notável”, classificado quando há um atraso no sistema acima de 15 minutos no horário de pico, ou 20 minutos no de vale (horário com menor número de passageiros). Apesar dos transtornos, Andrade diz que a proporção dessas falhas é, estatisticamente, pequena: “A cada 1,5 mil viagens que a gente realiza, temos um incidente notável. Ou seja, é quase 0,06% das nossas viagens”. Dados do metrô revelam que, até os primeiros dias de abril, 19 incidentes notáveis ocorreram.

Mesmo com taxas consideradas pequenas dos chamados incidentes notáveis, Andrade reconhece que isso causa problemas para os passageiros. “Nossa meta, de toda a gestão, é ter zero ocorrência”, garante o diretor.

Inclusão e carências

A companhia afirma que as falhas podem ter inúmeras causas, considerando que um trem possui mais de 2 mil componentes. Entre as mais comuns estão: nas portas (na maioria das vezes causadas por usuários que as forçam, obrigando o recolhimento do trem); no sistema de ar comprimido, de tração (motor) ou nos sistemas que controlam a movimentação dos trens; sistemas ou equipamentos de rede, tráfego ou energia.

Todos os veículos do metrô incluem dois vagões especiais. O primeiro, o carro exclusivo, oferece

Luiz Fellipe Alves/CB/D.A Press



Lara reclama da superlotação dos veículos

Luiz Fellipe Alves/CB/D.A Press



Emanuella Alves elogia vagão exclusivo para as mulheres

Luiz Fellipe Alves/CB/D.A Press



Kaynã Soares reclama da falta de banheiros em estações

Minervino Junior/CB/D.A Press



Relatório de administração do modal mostra que houve 60 interrupções no funcionamento em 2025. A meta era reduzir para 42

embarque para mulheres e pessoas com deficiência (incluindo homens). O segundo, sendo o último vagão, permite o embarque de bicicletas.

Kaynã Soares, de 28 anos, gosta da iniciativa, mas relata muita dificuldade para usufruir do último vagão. Ele opina que seria necessário adicionar um vagão exclusivo para essa finalidade. “Eu acredito que, dessa forma, o nosso embarque seria melhor. É uma boa iniciativa, mas acho que poderia ter um pouco mais de atenção para a nossa situação”, comenta.

Ele também sente falta de mais

recursos entre as estações. “É uma situação desumana, não tem banheiro e nem bebedouro. Como é que tratam as pessoas desse jeito? Às vezes, a gente tem que sair do metrô apertado e ir procurar algum banheiro fora da estação para conseguir usar. É um aspecto que eu queria que melhorasse muito no transporte”, avalia.

Fernando Jorge esclarece que a ausência de banheiros públicos dentro das estações segue um padrão internacional de segurança do transporte metroviário. “Se você abre o banheiro ali para a

população dentro, você não tem como fazer o devido monitoramento por questões de privacidade. Fica suscetível a ter crime, roubo, drogas e violência sexual”, explicou.

O diretor técnico afirma que o Metrô orienta os funcionários a liberarem os banheiros operacionais em casos de necessidade justificada. “É claro que, em uma situação muito urgente, e que a pessoa realmente precise usar o banheiro, como um idoso, uma mulher grávida ou criança, nossos colaboradores estão orientados a direcionar para um dos banheiros internos da estação”, assinala. Andrade

cita que, nas áreas operacionais das estações, é possível encontrar banheiros disponíveis à população que não fazem parte da estrutura metroviária.

O outro vagão, exclusivo, recebe elogios das passageiras. Emanuella Rodrigues, 26 anos, é uma delas. “Eu adoro o vagão exclusivo, além da segurança, é mais silencioso e confortável”, descreve. Emanuelle também ressalta a importância da medida para a inclusão. “Permite que pessoas com deficiência, homens e mulheres, tenham um espaço mais discreto e que respeite mais as suas limitações”, conclui.

Renato Alves/Agência Brasília



Expansão da Linha 1 em Samambaia deve durar de 2 a 4 anos

Novos trilhos e reforço na frota

A necessidade de expansão das linhas do metrô é conhecida há tempos. Em 2011, a gestão do metrô publicou um mapa com os planos de expansão para as linhas de Ceilândia e Samambaia, além da criação de um trato totalmente novo que iria abranger a região da Asa Norte. Ainda estava previsto neste mapa a criação da Linha 1 do Metrô Leve, que ligaria com trajeto entre o aeroporto internacional JK com o, também não criado, terminal da Asa Norte.

O especialista em mobilidade urbana Carlos Penna, reforça a ideia que é necessário e urgente a expansão nas linhas. “Esse projeto deve ser retomado para ontem, da forma mais rápida possível”, afirmou. Para Penna, o principal foco deve ser a expansão para a Asa Norte, Sobradinho, Planaltina, Ceilândia — até a divisa com Águas Lindas — e

Samambaia — até a divisa com Santo Antônio do Descoberto. Esse projeto é referente às linhas 1 e 4.

Outro ponto de atenção citado pelo professor é a linha 2, trajeto que iria interligar Candangolândia e o Núcleo Bandeirante até o Gama, e Santa Maria até a divisa com Valparaíso. “É essencial que seja retomado. Assim como as linhas 1 e 4, essa expansão também está 15 anos atrasada”, disse.

Apesar da lentidão histórica apontada pelos usuários, o governo tem avançado nas pontas do sistema. Segundo dados do GDF, a expansão de 3,6 km da Linha 1 em Samambaia, iniciada em fevereiro de 2025, atingiu 23% de avanço físico. Fernando Jorge, diretor técnico da companhia, atualiza as estimativas para a conclusão e o impacto das obras. “O contrato a preços iniciais é de R\$ 319 milhões, com a previsão de conclusão em julho

de 2028. São duas novas estações partindo do Terminal Samambaia. A expectativa é atrair de 12 a 15 mil novos usuários na região”, afirmou.

Paralelamente, a expansão do ramal de Ceilândia avança em ritmo de licitação. O projeto compreende um trajeto de 2,3 km de vias partindo da estação Terminal Ceilândia chegando próximo às margens da rodovia BR-070. Esse trecho contará com duas novas estações: a primeira nas imediações da UPA e, a segunda, próxima ao Centro Olímpico. A meta administrativa é agressiva para este ano. “A previsão de recebimento das propostas é dia 2 de junho, com a previsão de assinar um contrato, acredito, que entre julho e agosto. A gente tem uma expectativa muito boa de já ter todos os projetos elaborados e aprovados para que comecem as obras também”, projetou o diretor.

Diferentemente do traçado de

Samambaia, que ocorre majoritariamente em superfície, o modelo arquitetônico e de engenharia escolhido para Ceilândia será o de “trincheiras”. “É uma região que vai ser muito parecida com o Guará. Por que é trincheira? Porque ela é escavada, e você tem a contenção de concreto”, explicou.

Os trens, em si, também irão passar por um incremento. Segundo o diretor técnico, mais 15 novos veículos estão sendo negociados para integrar a frota de Brasília. “É importante ressaltar que não é uma substituição dos veículos que temos, e sim para agregar a nossa oferta. Com esses novos veículos, iremos passar de 40 trens disponíveis para a população”, afirmou Fernando Jorge. Com essa nova estrutura, a estimativa do Metrô-DF é atrair mais de 15 mil novos usuários, inclusive passageiros de cidades do Entorno.