

### MOBILIDADE URBANA

Com novas obras em Ceilândia e Samambaia, sistema busca ampliar alcance e reduzir congestionamentos, enquanto usuários e especialistas cobram melhorias na qualidade, integração e modernização do serviço

Fotos: Davi Pereira CB/D.A.Press



Natalia Mota avalia que o sistema precisa de melhorias estruturais



Solange Silva: reduzir gastos e tornar o deslocamento mais prático



Luciano Gonçalves acredita que o metrô deveria avançar ainda mais

# Expansão do metrô avança, mas desafios persistem

» ANA CAROLINA ALVES

Com 27 estações e 42km de extensão, o metrô do Distrito Federal transporta cerca de 140 mil passageiros diariamente. O sistema, que opera há quase 28 anos, acumula promessas de expansão desde sua inauguração. Com duas linhas em operação, atendendo ao Plano Piloto, Guará, Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, usuários e especialistas avaliam que o desenvolvimento do modal é essencial para melhorar a qualidade de vida da população e reduzir os congestionamentos nas vias. Para eles, no entanto, a expansão precisa vir acompanhada de melhorias no serviço.

Segundo o Metrô-DF, os principais projetos de ampliação em andamento são as linhas de Ceilândia e Samambaia. A obra em Ceilândia prevê mais 2,3 quilômetros de linha após o terminal. O novo trecho incluirá duas estações, entre as quadras QNO 5 e 13 e QNO 7 e 15. A expansão seguirá em direção à BR-070, na saída para Águas Lindas, aumentando o alcance do sistema metropolitano na região administrativa. O edital contempla ainda a elaboração dos projetos básico e executivo, a construção das estações 28 e 29, duas subestações retificadoras e a implantação dos sistemas necessários para garantir a integração plena com a operação existente. Após a assinatura do contrato, a previsão é de conclusão das obras em até 45 meses.

Em Samambaia, os trabalhos estão em andamento desde 19 de fevereiro de 2025 e preveem a construção de duas novas estações, identificadas como 35, próxima à UPA da região, e a 36, nas proximidades do Centro Olímpico, além de três subestações retificadoras de energia (SRs) e da infraestrutura complementar necessária à ampliação do sistema. A obra acrescentará cerca de 3,6 quilômetros de trilhos a partir da Estação Terminal, estendendo o serviço até o subcentro oeste da região, próximo à 1ª Avenida Sul, importante eixo de ligação entre Samambaia Norte e Samambaia Sul.

### Expectativa

O **Correio** percorreu as estações terminais de Ceilândia e Samambaia. Entre os passageiros, a expectativa é de mais mobilidade, economia no transporte e redução no tempo de deslocamento. Ao mesmo tempo, usuários também cobram melhorias na qualidade dos vagões, principalmente em relação à lotação, limpeza e modernização da frota.

A estudante Natália Mota, 28 anos, vê a expansão com otimismo, mas avalia que o sistema precisa de avanços estruturais. “Eu acho que vai ser bom para a população, vai ser importante a expansão. Mas acredito

que poderia melhorar sobre os vagões, porque a gente observa que têm mais para Ceilândia do que para Samambaia”, disse.

Ela relatou ter enfrentado dificuldades no sistema e afirmou que a superlotação é um dos principais problemas. “É muito cheio. Diversas vezes cheguei atrasada ao trabalho. Fora a sujeira no chão dos vagões. Mas acredito que com a expansão e com a melhora dos vagões vai render demais”, destacou.

Maria Isabel da Mata, 62, aposentada, avalia que a obra chega em boa hora para quem depende diariamente do transporte público. “Vai ser muito bom para quem mora nas quadras mais distantes. Em vez de estar pegando ônibus, vamos poder ir a pé rapidinho para o trabalho ou consulta”, afirmou.

Em Ceilândia, passageiros defendem a ampliação da malha ferroviária. Luciano Gonçalves, 50, músico, observou que o metrô deveria avançar ainda mais pela região. “Facilitaria muito para o pessoal que trabalha e depende do metrô. Tem gente que pega dois ônibus até chegar aqui e paga muito caro”, relatou.

Apesar de reconhecer a importância da expansão, ele criticou as condições atuais do sistema. “O metrô está muito sucateado. Poderia ter uns trens mais novos e com ar-condicionado. Quando fica muito lotado, é muito abafado”, relatou. Luciano também reclama da superlotação nos horários de pico. “Falta sair gente pela janela. Passou da hora dessa melhora”, ressaltou.

A maquiadora Solange Lima Silva, 36, avaliou que a expansão pode reduzir gastos e tornar o deslocamento mais prático para quem mora nas áreas mais afastadas. “Toda vez eu tenho que descer aqui, pegar carro de aplicativo ou ônibus para ir para casa. É um gasto maior. Se tiver um pouco mais adiante vai ficar muito melhor porque dá para ir andando”, contou.

Além das críticas à demora no andamento das obras, ela considera que os trens precisam de mais limpeza e sugere que a troca da frota seria positiva. “Uma vez manchei minha calça e casaco com óleo em um dos bancos do metrô. Precisam atentar pra isso também”, acrescentou.

Ao **Correio**, o Metrô-DF informou que oferece dois tipos de serviço. Um é a limpeza profunda, feita diariamente no pátio da estação de Águas Claras, no horário de manutenção (1h às 4h); e a leve, que ocorre na Estação Central, realizada em todos os trens que chegam lá, após todos os desembarques. “Assim, a limpeza dos carros é garantida durante todo o horário operacional”, explicou.

### Resolução com limitações

A professora de engenharia da Estácio Brasília e urbanista Samya



Principais projetos de expansão em andamento são as extensões nas linhas de Ceilândia e Samambaia

## O mapa da ampliação

Aqui abaixo veja as estações que estão sendo construídas



Gomes Veloso afirmou que a expansão do metrô pode contribuir para reduzir congestionamentos, mas não resolve o problema sozinho. “Em Brasília, por exemplo, temos uma característica muito específica: milhares de pessoas se deslocam diariamente das regiões administrativas para o Plano Piloto. Quando o metrô consegue atender parte dessa demanda, naturalmente há uma redução da quantidade de carros nas vias”, detalhou.

Ela ressaltou, no entanto, que os resultados dependem diretamente da forma como a expansão é planejada. “Não adianta levar o metrô a novas regiões se o usuário continua encontrando dificuldades para chegar até a estação ou completar o tra-

jeto depois que desembarca. Quando existe integração eficiente com ônibus e outros modais, os benefícios aparecem de forma muito mais clara, tanto para o trânsito quanto para a qualidade de vida da população”, afirmou.

Sobre a capacidade atual do sistema, Samya apontou limitações importantes. “O metrô do DF é importante, mas não atende todo o potencial de demanda que existe hoje. Brasília cresceu muito, as regiões administrativas cresceram ainda mais, e a rede não acompanhou esse ritmo na mesma proporção. Um dos principais gargalos é justamente a cobertura limitada. Existem áreas com grande densidade populacional que ainda dependem quase ex-

clusivamente do transporte por ônibus”, disse.

A especialista destacou a importância da integração entre modais e da experiência do usuário. “Na prática, o passageiro quer chegar ao destino gastando menos tempo e com o menor número possível de transtornos. Por isso, a integração precisa ser pensada do ponto de vista do usuário, com terminais mais eficientes, melhor sincronização entre os horários dos diferentes modais, integração tarifária e acesso facilitado às estações”, pontuou. “Uma estação limpa, iluminada, bem conservada e com equipamentos funcionando transmite segurança e confiança. Já falhas frequentes, falta de manutenção ou uma sensação de abandono,

a percepção do usuário muda rapidamente”, completou.

### Investimento necessário

Em setembro de 2020, a Secretaria de Transporte e Mobilidade (Semob) realizou uma audiência pública para tratar da concessão para gestão, operação e manutenção dos serviços de transporte metropolitano do DF. Com prazo de 30 anos a contar do ano passado, a concessão patrocinada tem entre as características o aumento da frota de 30 para 50 trens, sendo a aquisição de 11 novos trens em 2023, quatro trens em 2030 e cinco em 2040. Além disso, os vagões da frota atual seriam reformados, incluindo a instalação de ar-condicionado.

O projeto foi encaminhado para o Tribunal de Contas do DF (TCDF), onde segue em análise. A concessão é um projeto do Governo do Distrito Federal, que será realizado por meio de Parceria Público Privada (PPP).

Frederico Flósculo, professor do Departamento de Projeto, Expressão e Representação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (UnB) e especialista em mobilidade urbana, avaliou que o metrô é central para o desenvolvimento das cidades. “É a mais poderosa e resolutive modalidade de mobilidade urbana, em todo o mundo. Cidades com orçamentos menores que o de Brasília têm metrô dezenas de vezes maiores”, afirmou.

Para ele, o investimento no sistema metropolitano é inevitável, mas precisa ser feito com critérios técnicos. “Efetivamente, não há alternativa: devemos investir maciçamente em mobilidade metropolitana se quisermos que Brasília se desenvolva de forma sustentável. Contudo, devemos priorizar a técnica. Em especial, devemos lamentar que o metrô de Brasília tenha desviado o seu trecho ‘raiz’ da W3 Sul, denso em termos de atividades urbanas, para o Eixo Rodoviário, um completo vazio de atividades urbanas”, afirmou.

O professor apontou caminhos prováveis para o futuro e criticou o modelo atual. “A esta altura do campeonato, deveremos investir num anel ferroviário que passe pelo Gama e faça toda a ‘volta’ à Bacia do Paranoá, alcançando Planaltina e voltando ao Gama. O novo metrô pode e deve ser em superfície e ter ramais secundários na modalidade VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos)”, destacou. “O atual modelo não é apenas cronicamente congestionado, é crescentemente congestionado. É impossível crescer de forma ‘equilibrada’ nesse modelo atual e no nosso caso: na verdade, o DF se lança para um estado de custos crescentes e de deterioração da qualidade de vida de sua população, sobretudo da metade mais pobre”, completou.

Colaborou Davi Cruz