

METRÔ-DF: QUALIFICAÇÃO OU EXPANSÃO?*

11 de setembro de 2025.

Inicialmente, devo destacar que o transporte público sobre trilhos no Distrito Federal é fundamental para a garantia de acesso mais rápido à cidade a uma parcela representativa da população, notadamente aquela localizada na região oeste, além de contribuir para o fomento à mobilidade urbana sustentável, com a produção de reduzidas externalidades negativas e um alinhamento estratégico com o desafio de mitigar as mudanças climáticas, uma vez que o modal utiliza a energia elétrica como matriz para a operação do sistema.

A operação sobre trilhos sempre ofertou uma série de vantagens quando comparada com os outros modais: as viagens são mais rápidas, uma vez que a circulação se dá por meio de vias segregadas; há a possibilidade da previsibilidade do tempo de chegada e partida dos trens nas estações; o embarque é em nível e muito mais rápido, pois o pagamento da tarifa é anterior ao acesso à composição e os prédios fechados representam a garantia de mais segurança para os usuários. Não tenho dúvida de que, se muitas dessas condições também fossem garantidas para o transporte público por ônibus, este sistema estaria muito mais qualificado.

No meu ativismo dentro da mobilidade urbana, busco sempre assumir a condição de um cidadão multimodal, que utiliza o automóvel para a realização de determinadas viagens, reconhecendo e defendendo com convicção o estabelecimento de políticas para a regulação do seu uso indiscriminado no espaço viário, mas que também realiza parte dos seus deslocamentos a pé, por bicicleta, por ônibus dos sistemas do DF e do Entorno e, também, através do metrô.

Especificamente, em relação ao metrô, atualmente não sou usuário diário, mas o modal é a minha primeira escolha todas as vezes que preciso ir a Águas Claras, Ceilândia, Samambaia ou Taguatinga, quase sempre no período de entrepicos. Nos anos de 2012 e 2013 morei em Águas Claras e, naquela época, ao contrário de agora, utilizava o transporte sobre trilhos com muita freqüência para acessar o Plano Piloto e sempre embarcando no pico da manhã. Lembro com pouca saudade da dificuldade que já era, naquele período, para conseguir embarcar no trem a partir da Estação Arnaireiras, invariavelmente tendo que aguardar as próximas composições, sendo um pouco mais fácil naquelas que vinham do ramal Samambaia.

No inicio deste mês de setembro fui participar da oficina que discutia o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF (PDTU), em Ceilândia, e que foi realizada na área externa da Estação Ceilândia Centro do Metrô. Decidi fazer uma integração intermodal na Estação Guará, por volta de 18h. Para surpresa, descobri que os trens estavam operando com intervalo de 12 minutos no horário de pico e obviamente, com isso, superlotados. Resultado: não consegui embarcar em três trens que se destinavam a Ceilândia, optando por entrar com dificuldade em outro com direção à Samambaia, descendo na Estação Águas Claras, para, finalmente, entrar na composição seguinte e que tinha desembarcado passageiros nas duas primeiras estações daquela Região Administrativa, chegando ao meu destino 1h30 depois.

Há tempos tentamos fazer um debate no DF, para demonstrar que a implantação da solução trilhos dentro do espaço urbano pressupõe a existência de condições mínimas para justificar a decisão pela escolha de um modal de alta capacidade como, por exemplo, demanda compatível, alta densidade demográfica, centralidades diversas e elevada renovação de passageiros ao

longo dos eixos estruturais, tudo que não configura a realidade do território do Distrito Federal, onde as viagens pendulares representam a lógica do sistema de transporte público e a operação apresenta ociosidade durante o período de entrepicos. Estudos técnicos promovidos no âmbito do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos (PDTT) e da proposta para concessão do metrô expuseram este quadro. Os recursos orçamentários públicos são escassos e a decisão por investimento em modelos de alta capacidade, como o de trilhos, tem que se pautar pela defesa incondicional do interesse da coletividade, mas não pode desconsiderar os critérios técnicos de adequação do modal a ser escolhido para determinada área.

Um sistema de metrô é projetado para o transporte de até 600 mil passageiros/dia, mas no DF a operação atende uma média diária de apenas 120 mil (dados do Relatório de Administração do Metrô de 2024 indicaram média de 3.539.656 usuários/mês atendidos no ano passado) e já se observa o nível de saturação da rede de trilhos. Em 2020, os estudos técnicos que foram feitos pelo consórcio que envolvia o Metrô/SP, para o projeto de concessão da operação no DF, já apontavam que, na relação existente entre o volume de passageiros transportados e a capacidade da via troncal dos trilhos (V/C), o indicador registrava o nível de 0,998 no trecho localizado entre as estações Guará e Feira, se aproximando do nível 1 que aponta um sistema com grau máximo de saturação.

Ao longo dos anos, a população cresceu, ampliou-se o processo de aumento de densidade e de verticalização das regiões administrativas da região oeste do DF, mas o nível de investimento no sistema de trilhos caiu e o serviço vem se degradando, com a redução da frota operante nos picos, aumento do intervalo entre os trens, ampliação dos casos de incidentes que afetam diretamente a operação, etc. O Relatório de Administração/2024 traz um comparativo entre o ano passado e o anterior, e se percebe a piora em vários indicadores: redução do número de passageiros transportados, ao contrário do sistema de ônibus; diminuição no número de viagens programadas e realizadas; redução no número de km percorridos; redução no número de lugares ofertados, ao mesmo tempo em que aumentou o número de passageiros por viagem; queda no quantitativo de passageiros pagantes, mas ampliação dos não pagantes e outros.

Então, avalio há tempos que o problema a ser enfrentado deveria ser a priorização da qualificação do atual sistema de trilhos do DF, e não o direcionamento de ações apontando na perspectiva da sua expansão, que só vai desviar o foco principal do que deveria ser a atuação da gestão pública. O metrô cumpre um papel estratégico dentro da mobilidade urbana e exige um tratamento diferenciado. Não é possível a operação com uma frota de trens fabricados, em sua maioria, no ano de 1992 e que não contam com manutenção adequada; não é razoável o quantitativo de material rodante fora de operação por longos períodos, impactando a oferta (o Relatório cita o caso dos trens afetados por incêndios – T4 e T18, por descarrilamento – T19 e por alagamento – T23); não é aceitável a justificativa de que a ampliação de oferta nos picos é inviabilizada pela incapacidade de aumento do fornecimento de energia e pela desatualização dos sistemas operacionais, e com isso os trens circulem com intervalo de 12 minutos nos períodos em que há pressão da demanda; não é possível a manutenção de um modelo onde não há o aporte de recursos também para investimento e qualificação do sistema, uma vez que os repasses do tesouro se ampliam gradativamente para custeio, mas que se destinam muito mais para o reembolso das gratuidades e pagamento do déficit entre a tarifa usuário (R\$ 5,50) e o custo real do sistema (R\$ 10,67, segundo o Relatório) e também é incompreensível o fato de que, com muita freqüência, algumas estações não tenham corpo técnico para o atendimento dos usuários, como a venda ou recarga de créditos, promovendo uma tarifa zero circunstancial.

Nesse sentido, diante de tantas questões prioritárias para orientar a atuação da gestão pública, não consigo entender a lógica de projetos de expansão que agregarão demanda inadequada para modal de alta capacidade, mas que ampliarão o caos no atual sistema que já opera em nível de saturação. Qual a lógica de ampliação da rede na região de Ceilândia em 2,3 km, se o projeto desenhado não vai permitir nem a integração intermodal no Terminal do Setor O, que poderia beneficiar inclusive o Entorno, desde que resolvidas as questões de oferta da rede?

Também não é compreensível o fato de se dedicar esforços para a contratação de estudos técnicos preliminares para a possível futura implantação da linha 2 do metrô, atendendo as regiões de Santa Maria, Gama e outras RAs. Qual a justificativa para a implementação de uma rede de trilhos onde já existe uma operação de BRT instalada, sendo que este mesmo modal de média capacidade já opera com nível de ociosidade nos entrecostos e atendendo vazios urbanos representados por estações onde não há embarque e desembarque de passageiros, vide aquelas todas localizadas ao longo da BR-450/Epiné Sul? Se a demanda já não é compatível para um modal de menor capacidade de atendimento, por que se insistir com projetos que visem substituí-lo por outro com maior custo de investimento e oferta maior de transporte?

A gestão pública precisa focar no que é necessário e adequado. É acertada a decisão de incluir a aquisição de 15 novos trens nas prioridades para 2025, mas também se mostra fundamental o investimento permanente na manutenção e qualificação da frota atual e dos sistemas de sinalização, controle, informação e comunicação. É preciso investir na ampliação da força de trabalho, com a realização de novos concursos para as carreiras da empresa, além do processo de capacitação contínua. Também se faz necessário o investimento na implantação/ampliação de áreas de estacionamento junto às estações do metrô, resgatando as diretrizes do Projeto Zona Verde, que liberaria o uso gratuito das vagas para os usuários que fizessem a integração intermodal com o sistema de transporte público, o que ajudaria a ampliar esse tipo de acesso, que atualmente responde por apenas 7,5% das viagens no metrô.

Além disso, os projetos mais estratégicos e com prazo ampliado de implantação deveriam se concentrar na construção de instrumentos normativos que viabilizassem a instituição da cobrança de uma mais-valia correspondente à valorização imobiliária proporcionada em regiões que são atendidas pelo sistema de trilhos, como Águas Claras, Ceilândia, Guará, Samambaia e Taguatinga, e que foram apropriadas apenas por proprietários dos imóveis e incorporadores, sem retorno para o reinvestimento em sistemas de transporte e o financiamento da mobilidade urbana, como defende a Política Nacional.

Por fim, também avalio que é preciso se dedicar à formatação/viabilização de propostas em parceria com o setor privado, para a implantação de projetos habitacionais/comerciais nas áreas no entorno de algumas estações do metrô, onde for possível, visando o adensamento nos eixos troncrais de trilhos, mas principalmente a geração de fontes de recursos complementares que poderão financiar os novos projetos no futuro, fortalecendo o sistema de transporte público e a mobilidade urbana sustentável, assim como acontece em outros países, como o Japão e Hong Kong.

*** Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, e é membro titular do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal**