

2022

# RELATÓRIO DE DEMANDA



**Metrô de  
Fortaleza**



**CEARÁ**  
GOVERNO DO ESTADO  
SECRETARIA DA INFRAESTRUTURA

**Metrô de  
Fortaleza**



**CEARÁ**  
GOVERNO DO ESTADO  
SECRETARIA DA INFRAESTRUTURA

## **Governador do Estado do Ceará**

Elmano de Freitas da Costa

## **Secretário da Infraestrutura do Estado do Ceará**

Antônio Nei de Sousa

## **Presidente do Metrofor**

Plínio Pompeu de Saboya Magalhães Neto

## **Diretor de Desenvolvimento e Tecnologia do Metrofor**

Francisco Edilson Ponte Aragão

## **Gerência de Transportes e Integração do Metrofor**

Francelino Franco Leite de Matos Sousa

Erismar Silva Maia

Giselle de Negreiros Secundino Frota

Isadora Melo Araújo

Finalizado em  
**março/2023**

# SUMÁRIO

OPERAÇÃO ATUAL DO METROFOR .....	4
OBJETIVOS DO RELATÓRIO .....	6
NOTA METODOLÓGICA .....	7
<b>LINHA SUL.....</b>	<b>8</b>
DEMANDA TOTAL .....	9
DEMANDA POR DIA DA SEMANA .....	10
DEMANDA POR TIPO DE CARTÃO .....	11
DEMANDA POR HORÁRIO .....	12
PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE ORIGEM E DESTINO .....	13
MAIORES LINHAS DE DESEJO .....	14
DISTÂNCIAS DE DESLOCAMENTO .....	15
<b>VLT PARANGABA MUCURIBE.....</b>	<b>16</b>
DEMANDA TOTAL .....	17
DEMANDA POR DIA DA SEMANA .....	18
PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE ORIGEM .....	19
<b>LINHA OESTE.....</b>	<b>20</b>
DEMANDA TOTAL .....	21
DEMANDA POR DIA DA SEMANA .....	22
PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE ORIGEM .....	23
<b>VLT SOBRAL.....</b>	<b>24</b>
DEMANDA TOTAL .....	25
DEMANDA POR DIA DA SEMANA .....	26
DEMANDA POR HORÁRIO .....	27
PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE ORIGEM E DESTINO .....	28
MAIORES LINHAS DE DESEJO .....	29
DISTÂNCIAS DE DESLOCAMENTO .....	30
<b>VLT CARIRI.....</b>	<b>31</b>
DEMANDA TOTAL .....	32
DEMANDA POR DIA DA SEMANA .....	33
PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE ORIGEM .....	34
<b>RECORDES .....</b>	<b>35</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>37</b>

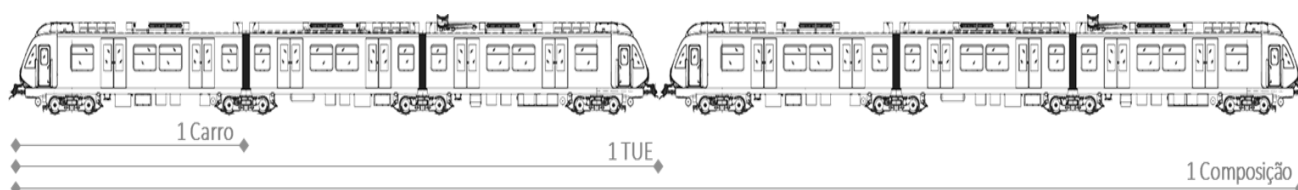
# OPERAÇÃO ATUAL DO METROFOR

A Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos (Metrofor) é uma empresa de economia mista com controle majoritário do Governo do Estado do Ceará, que realiza o transporte de passageiros sobre trilhos no estado através da operação de seis linhas metroferroviárias.

## LINHAS DE FORTALEZA E REGIÃO METROPOLITANA

O sistema metroferroviário de Fortaleza e Região Metropolitana é composto pela Linha Sul, Linha Oeste e VLT Parangaba-Mucuripe. Além dessas, está em fase de implantação a Linha Leste e o Ramal Aeroporto. Essa rede de linhas metroferroviárias foi projetada para desempenhar papel fundamental na mobilidade, no desenvolvimento econômico e no bem-estar da Região Metropolitana de Fortaleza.

A Linha Sul do Metrô de Fortaleza é atualmente a maior via de transporte de passageiros sobre trilhos em operação no Ceará. Essa linha tem extensão de 24,1 km e 20 estações. O funcionamento atual da Linha Sul é das 5h30 às 22h35, de segunda à sábado. Cada composição de trens em operação nessa linha tem capacidade de transporte de 890 pessoas. Ao longo do ano de 2022 foram programadas em torno de 40 mil viagens interligando Fortaleza, Maracanaú e Pacatuba, alcançando uma regularidade de 98,11% e uma pontualidade de 96,58%. A frota operacional da Linha Sul é de 10 Trens de Unidades Elétrica (TUEs), que circulam agrupados em 2, formando 5 composições.



A Linha Oeste tem extensão de 19,5 km e 10 estações e transporta 6,5 mil passageiros por dia útil. Seu funcionamento é de segunda à sábado, das 5h30 às 19h55. Os trens da Linha Oeste são Veículos Leves sobre Trilhos (VLTs) e cada composição tem capacidade para transportar 756 pessoas. Ao longo do ano de 2022 foram programadas em torno de 9 mil viagens interligando Fortaleza ao centro de Caucaia, alcançando uma regularidade de 99,73% e uma pontualidade de 96,22%. A frota operacional atualmente é de 2 VLTs com 4 carros cada (modelo Mobile 4).



O VLT Parangaba-Mucuripe possui 13,2 km de extensão com 10 estações, funcionando de segunda à sábado, das 5h30 às 21h59. Os trens dessa linha também são VLTs, com mesma capacidade e quantidade da Linha Oeste. Ao longo do ano de 2022 foram programadas em torno de 16 mil viagens, alcançando uma regularidade de 99,76% e uma pontualidade de 95,62%. A implantação do VLT incluiu, além de toda infraestrutura de via e estações, a urbanização de inúmeras áreas de 22 bairros

da capital cearense. A linha se integra ao sistema de ônibus da Prefeitura de Fortaleza e à Linha Sul e também será integrada à futura Linha Leste e ao Ramal Aeroporto do Metrô de Fortaleza. Atualmente o VLT Parangaba-Mucuripe está operando de forma assistida, com transporte de passageiros e sem cobrança de tarifa.

## LINHAS REGIONAIS

O Metrofor ainda opera dois sistemas no interior do Ceará: o VLT do Cariri e o VLT de Sobral. O VLT do Cariri interliga as cidades de Juazeiro do Norte e Crato, possui 9 estações em 13,6 km de extensão, funcionando de segunda à sexta, das 6h às 19h30, e aos sábados, das 6h às 13h30. Os trens dessa linha também são VLTs operando com uma composição de dois carros (modelo Mobile 2), tendo a capacidade para transportar 378 pessoas. Ao longo do ano de 2022 foram programadas em torno de 7 mil viagens, alcançando uma regularidade de 96,82% e uma pontualidade de 94,91%.



Em Sobral, o sistema é composto por 2 linhas (Norte e Sul). Juntas, elas possuem 12 estações, ao longo de 13,9 km de via férrea, e funciona de segunda à sábado, entre 5h27 às 23h00. A composição do VLT de Sobral é a mesma do Cariri, operando com duas composições. Ao longo do ano de 2022 foram programadas em torno de 24,5 mil viagens, alcançando uma regularidade de 99,17% e uma pontualidade de 86,9%.

## OBJETIVOS DO RELATÓRIO

Com o objetivo de divulgar de forma sintética e organizada as informações sobre a movimentação de passageiros, o Metrofor, por meio da Gerência de Transportes e Integração, vinculada à Diretoria de Desenvolvimento e Tecnologia, apresenta o **Relatório de Demanda de 2022**, de forma a instruir, internamente ao órgão, o desenvolvimento de suas atividades administrativas e operacionais.

Destaca-se que o relatório apresenta as informações de todas as linhas do sistema. A Linha Sul, a principal via metroferroviária do Estado do Ceará, e o VLT Sobral (Linha Norte e Sul) são dotadas de tecnologia de coleta automatizada de dados, a qual possibilita a mensuração de um amplo conjunto de indicadores, que abordam diferentes aspectos da demanda transportada, caracterizando-a quanto ao comportamento diário, horário, tipo de cartão utilizado pelos passageiros, principais estações de embarque e desembarque, pares origem e destino mais frequentes e, por fim, distância de deslocamentos realizados. Já a Linha Oeste, VLT Cariri e VLT Parangaba-Mucuripe ainda não dispõem das funcionalidades decorrentes da coleta automatizada de dados. Dessa forma, os indicadores aferidos para elas são mais restritos.

No seu penúltimo tópico, o relatório informa os números recordes de demanda para todas as linhas metroferroviárias operadas pelo Metrofor, considerando uma série histórica desde 2019, bem como os números máximos aferidos no ano de referência. Por fim, são relatadas as considerações finais, que contemplam as principais conclusões conjunturais extraídas das informações trazidas neste documento.

## NOTAS METODOLÓGICAS

- Para a estimação dos deslocamentos entre duas estações foram utilizadas as viagens realizadas pelos usuários dos cartões “estudante” e “pré-pago”, que permitem o rastreamento desses deslocamentos. Considerou-se que a estação de destino de uma viagem é igual à estação de origem da viagem seguinte do mesmo cartão, desde que as estações sejam diferentes e que o tempo entre as viagens não seja superior a 72 horas. Para cada uma dessas viagens foi estimado um fator de expansão que considera o período do dia da viagem, a estação de origem e o tipo de cartão utilizado.
- A hora da validação é verificada a partir do arredondamento para baixo, desta forma, os deslocamentos de um horário na verdade são os deslocamentos de uma determinada hora até o início do horário seguinte.
- Números absolutos de demanda são retirados dos relatórios oficiais de demanda do Metrofor, ao invés de coletados pelos bancos de dados de bilhetagem eletrônica, que podem ser ligeiramente distintos, dada o horário de fechamento das contagens e atualização dos dados de catracas.
- Mensura-se linha de desejo como a soma dos deslocamentos nos dois sentidos entre duas estações em determinado período.

# LINHA SUL





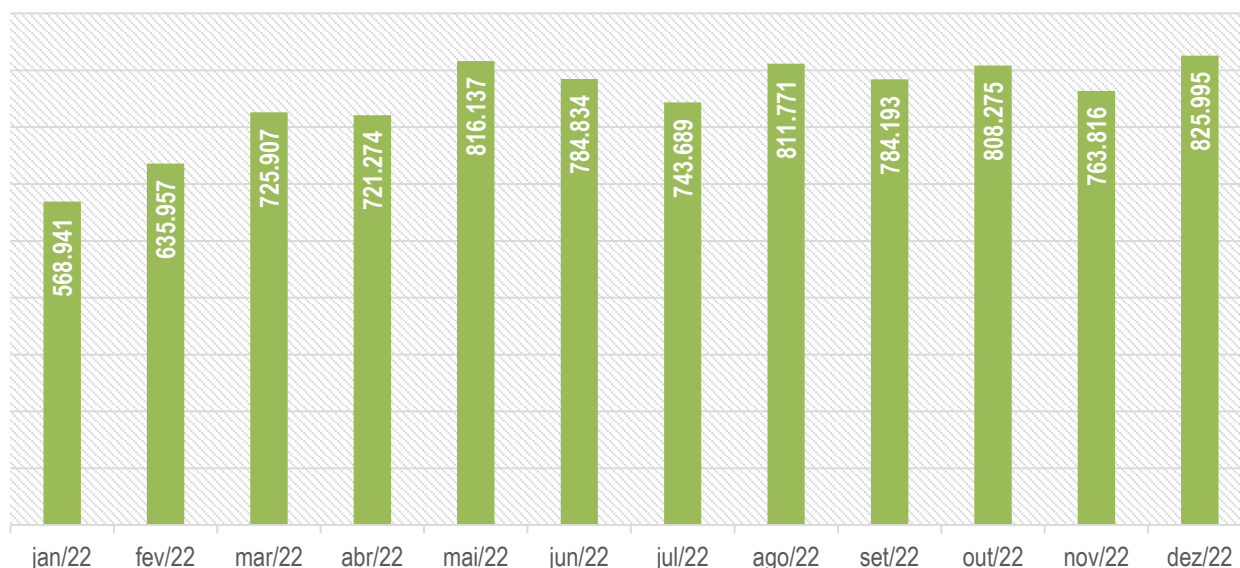
## DEMANDA TOTAL

No ano de 2022, a Linha Sul transportou **8.990.789** passageiros, registrando um acréscimo de 2.054.156 passageiros em comparação ao ano anterior, ou um crescimento de **29%**.

2021 **6.936.633** passageiros

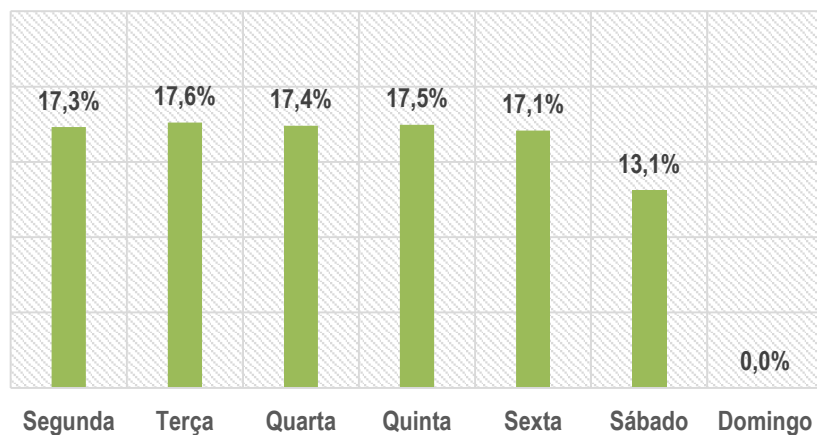
2022 **8.990.789** passageiros

O gráfico a seguir representa a demanda transportada em cada mês do ano de 2022. Observa-se no primeiro semestre um crescimento constante enquanto no segundo semestre uma tendência de equilíbrio. Ressalta-se que a demanda média nos dias úteis foi de **29.991** passageiros, enquanto a demanda média nos sábados foi de **22.172** passageiros.



## DEMANDA POR DIA DA SEMANA

O comportamento da demanda ao longo dos dias da semana é um importante indicativo para o planejamento da oferta a fim de adequar os meios estruturais e humanos para uma operação eficiente. No ano de 2022, **terça-feira** foi o dia da semana com maior concentração de passageiros, sendo responsável por **17,6%** da demanda transportada.



## DEMANDA POR TIPO DE CARTÃO

A Linha Sul funciona utilizando a bilhetagem eletrônica, portanto o acesso dos usuários às viagens da linha é realizado mediante as catracas eletrônicas e os cartões recarregáveis no sistema de embarque. Para tanto, há quatro tipos de cartão, a depender do perfil do passageiro:

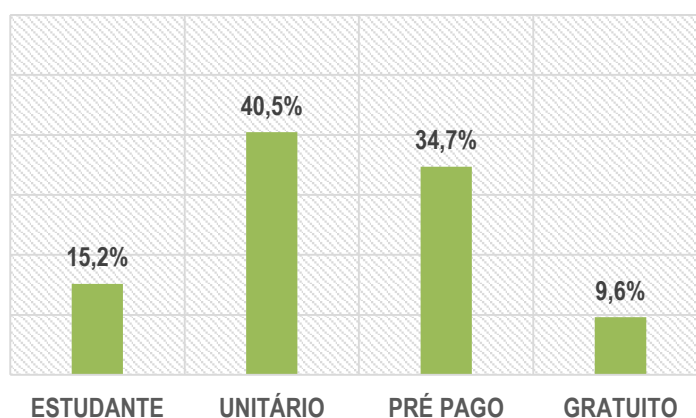
**Estudante** – utilizado para pagamento de meia-passagem, e também é habilitado para acúmulo de tarifas.

**Unitário** – utilizado para embarque imediato de passageiros que compram apenas uma passagem, e não é habilitado para acúmulo de passagens. É o único modelo recolhido pela catraca eletrônica no embarque.

**Pré Pago** – utilizado para pagamento de passagem inteira, além de ser habilitado para acúmulo de tarifas.

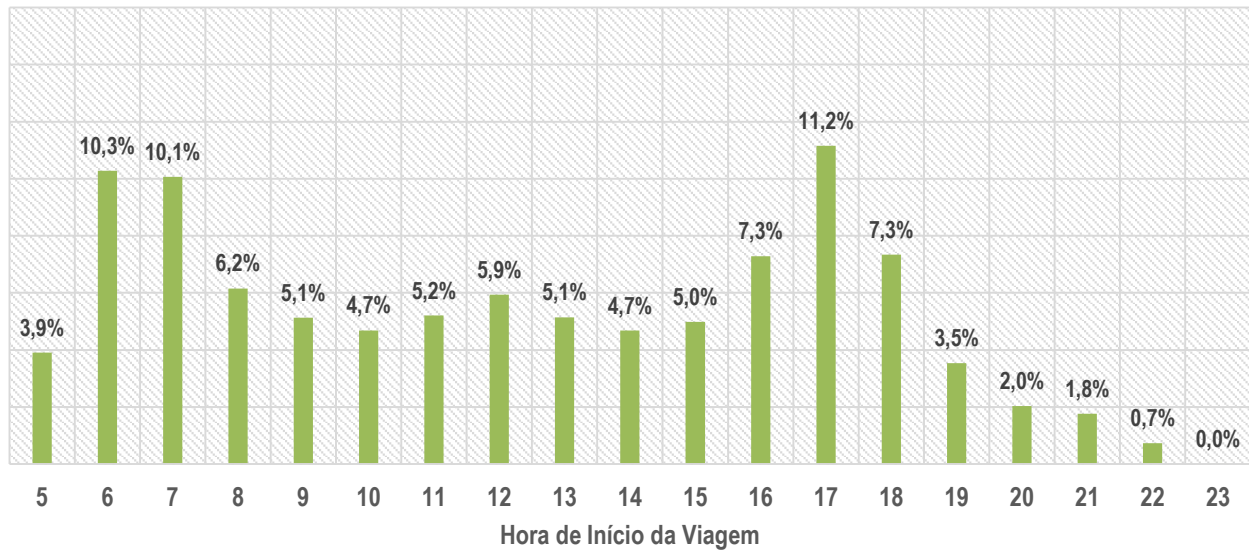
**Gratuito** – utilizado pelo público que têm direito ao passe livre (sem cobrança de tarifa), em observância à legislação pertinente em vigência.

Considerando os tipos de cartão aptos à operação, o gráfico a seguir mostra a proporção em que cada um deles é utilizado pelos passageiros. O tipo de cartão mais utilizado é o **Unitário**, sendo adotado por **40,5%** dos passageiros transportados, seguido pelos tipos Pré Pago, Estudante e Gratuito.



## DEMANDA POR HORÁRIO

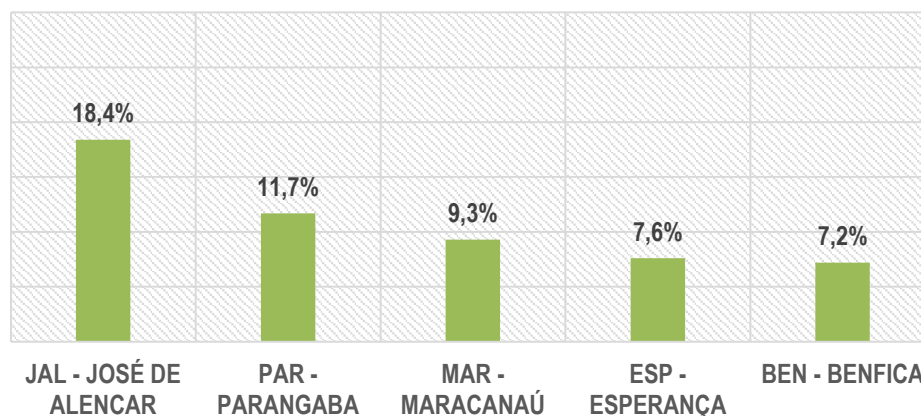
A demanda por faixa horária traduz o padrão de viagens ao longo do dia, permitindo distinguir os momentos de maior e menor concentração de passageiros. Os gráficos a seguir representam essa distribuição por faixa horária. Verifica-se que o pico da manhã no sistema é de **6h às 8h**, quando ocorreu a validação do bilhete eletrônico de **20,4%** de todos os passageiros transportados no dia. Já o horário mais carregado da tarde ocorre entre **17h e 19h**, quando ocorrem **18,5%** das validações diárias.



## PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE ORIGEM E DESTINO

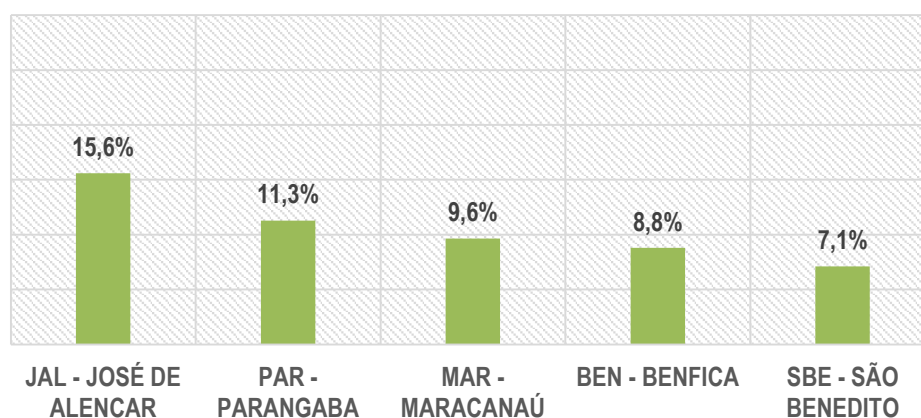
### Estações de Origem

Considera-se estação de origem aquela onde o usuário inicia o seu deslocamento na linha metroferroviária, podendo também ser chamada de estação de embarque. Os gráficos a seguir mostram a proporção de passageiros que embarcam em suas correspondentes estações de origem, indicando as cinco mais demandadas.



### Estações de Destino

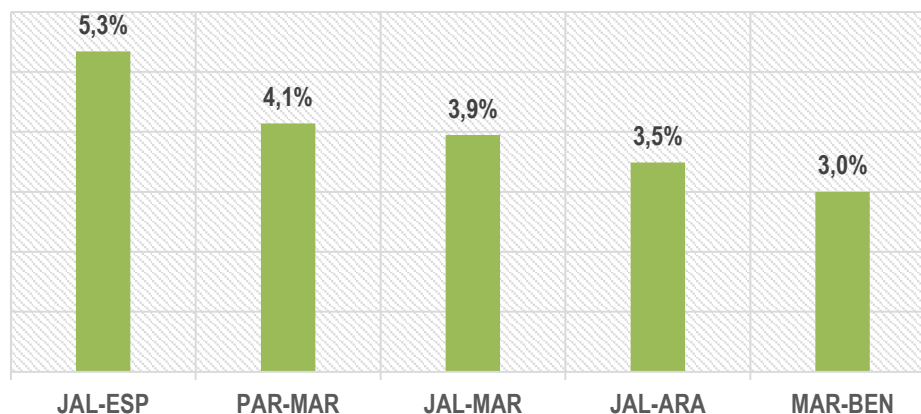
Por sua vez, estação de destino corresponde aquela onde o usuário finaliza o seu deslocamento na linha metroferroviária, podendo também ser chamada de estação de desembarque. Os gráficos a seguir mostram a proporção de passageiros que desembarcam em suas correspondentes estações de destino, indicando as cinco mais utilizadas para essa finalidade.



Tanto para as origens quanto para os destinos, as três estações mais demandadas são coincidentes: José de Alencar, Parangaba e Maracanaú, que conjuntamente são responsáveis por 39,4% dos embarques e 36,5% dos desembarques da linha. Destaca-se que ainda a presença da estação Benfica nas duas listas.

## MAIORES LINHAS DE DESEJO

Tão importante quanto aferir os carregamentos da linha, que denotam a quantidade de passageiros que a utilizam, é quantificar as linhas de desejo dessa demanda, ou seja, quais pares de origens e destinos são mais utilizados, considerando os dois sentidos do deslocamento. Com esse intuito, o gráfico a seguir apresenta as cinco principais linhas de desejo.

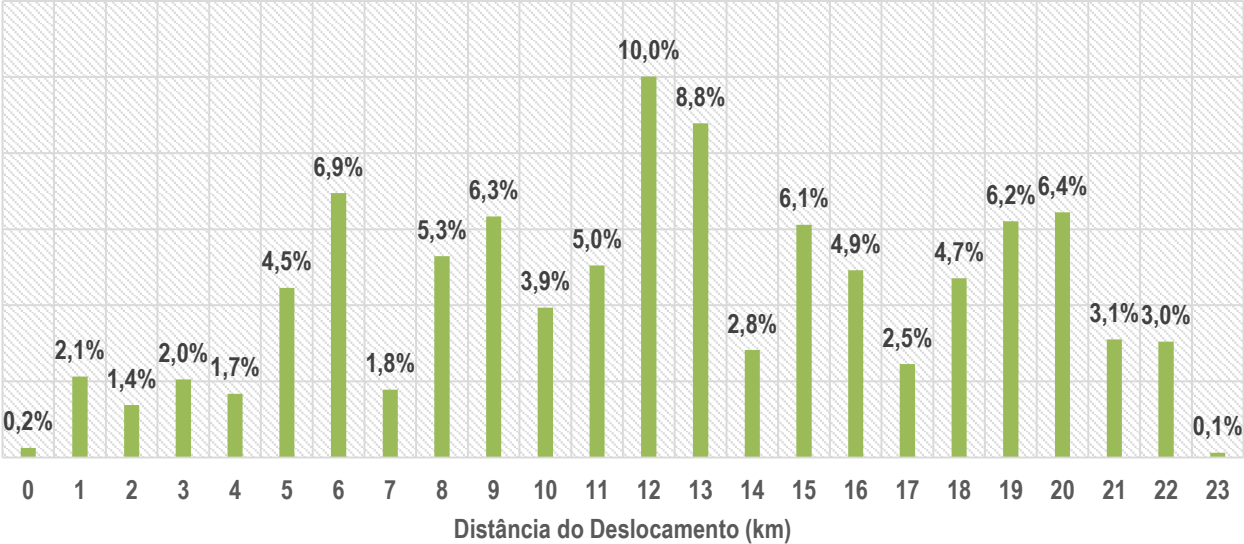


JAL – José de Alencar | ESP – Esperança | PAR – Parangaba | MAR – Maracanaú | ARA – Aracapé | BEM – Benfica

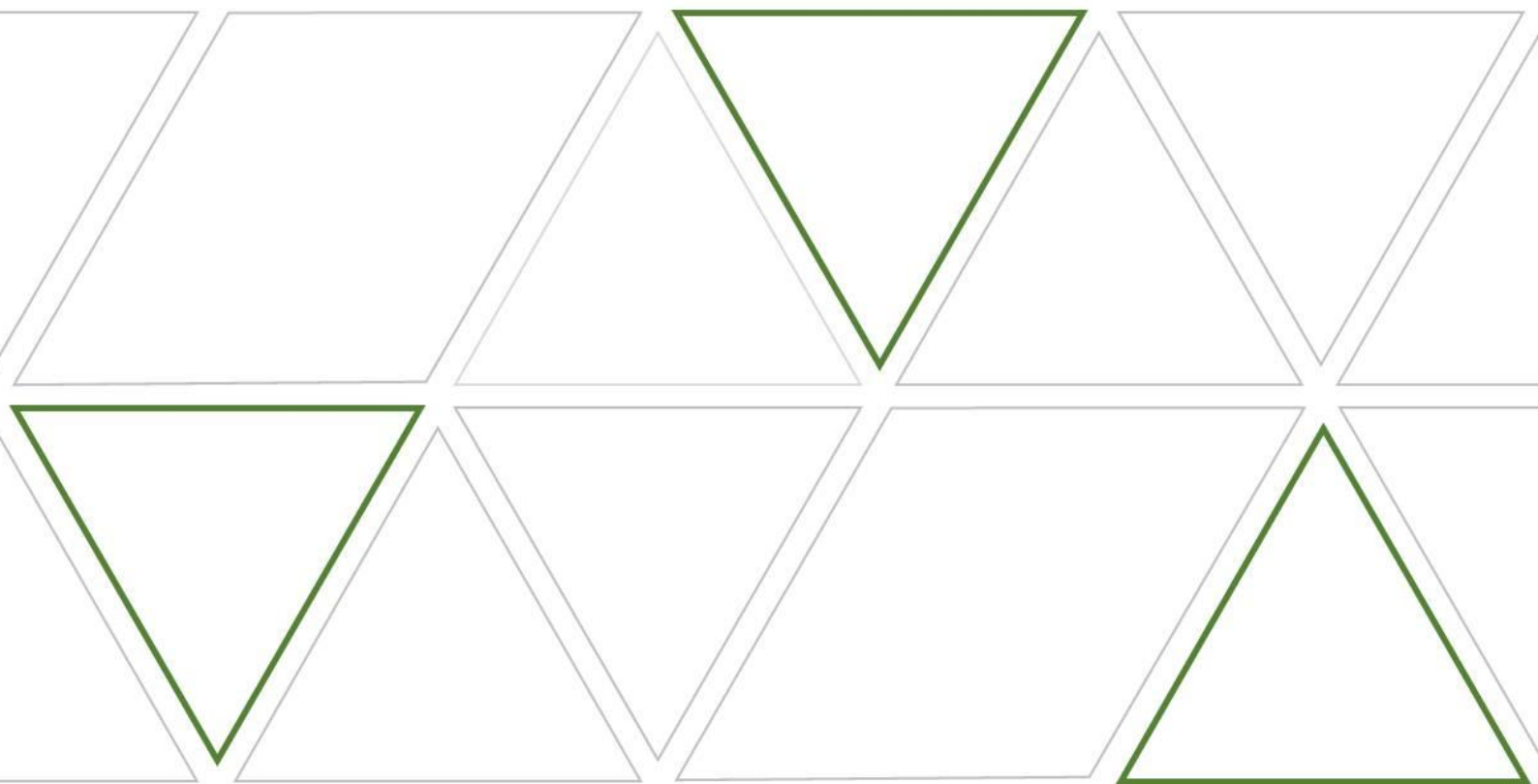
A linha de desejo formada entre as estações José de Alencar e Esperança apresenta-se como a mais relevante da Linha Sul, sendo responsável por 5,3% de todas as viagens. As linhas de desejo entre Parangaba e Maracanaú e entre José de Alencar e Maracanaú complementam o ranking das três principais da linha, as quais são responsáveis conjuntamente por 13,3% de toda a demanda.

# DISTÂNCIAS DE DESLOCAMENTO

Considerando todos os pares origem e destino, os gráficos a seguir ilustram as distâncias dos deslocamentos realizados. A distância máxima percorrida é de 23 km, que é a extensão total da linha considerando o Centro de Manutenção. No ano de 2022, a distância média dos deslocamentos foi de 12,91 km.



# VLT PARANGABA MUCURIPE





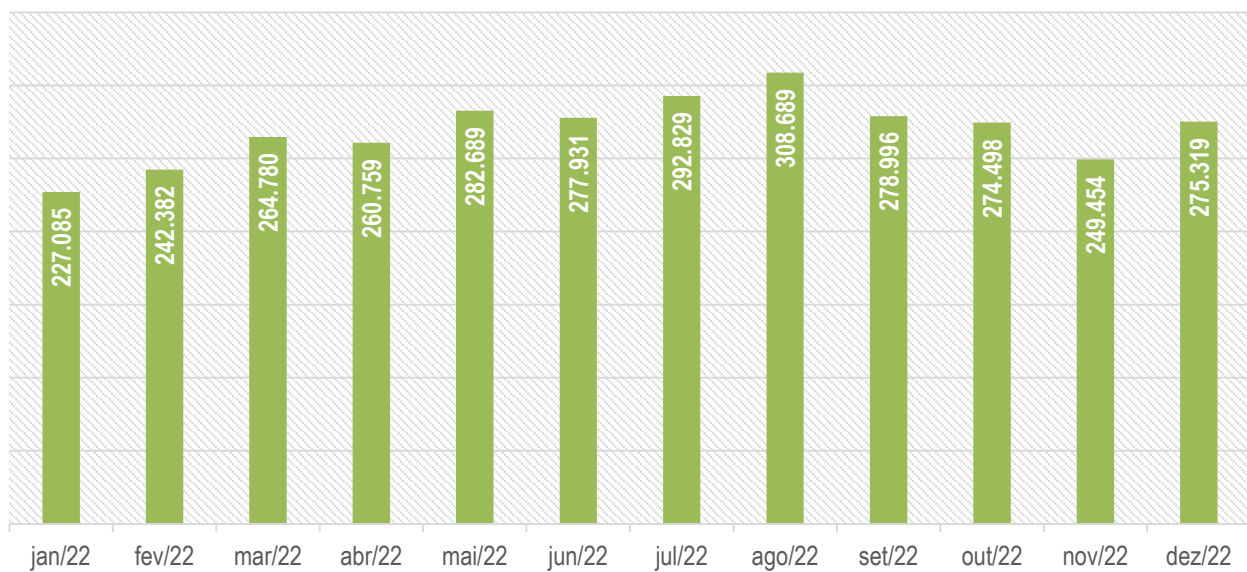
## DEMANDA TOTAL

No ano de 2022, o VLT Parangaba Mucuripe transportou **3.235.411** passageiros, registrando, portanto, um acréscimo de **576.254** passageiros em comparação ao ano anterior, ou um **crescimento de 22%**.

2021 **2.659.157** passageiros

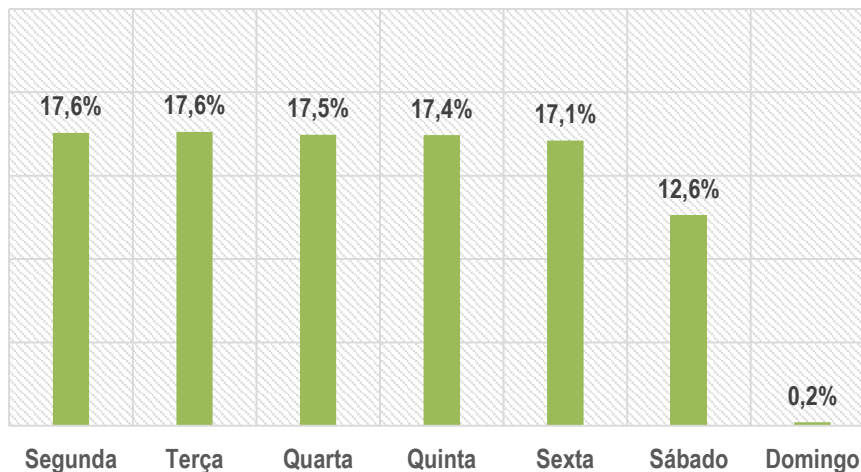
2022 **3.235.411** passageiros

O gráfico a seguir representa a demanda transportada em cada mês do ano de 2022. Observa-se no primeiro semestre um crescimento constante enquanto no segundo semestre uma tendência de equilíbrio. Ressalta-se que a demanda média nos dias úteis foi de **10.848** passageiros, enquanto a demanda média nos sábados foi de **7.690** passageiros.



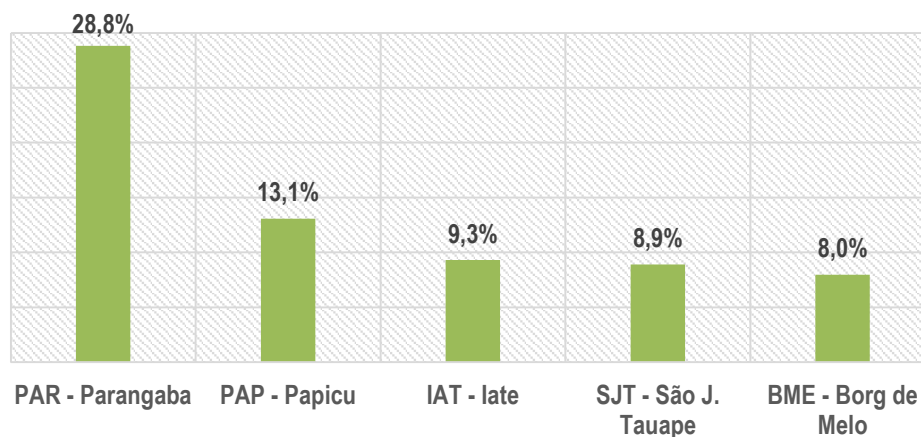
## DEMANDA POR DIA DA SEMANA

O comportamento da demanda ao longo dos dias da semana é um importante indicativo para o planejamento da oferta a fim de adequar os meios estruturais e humanos para uma operação eficiente. No ano de 2022, as **segundas e terças-feiras** concentraram o maior percentual de transporte de passageiros do ano, com **17,6%**, mas com discreta superioridade em relação aos demais dias da semana.



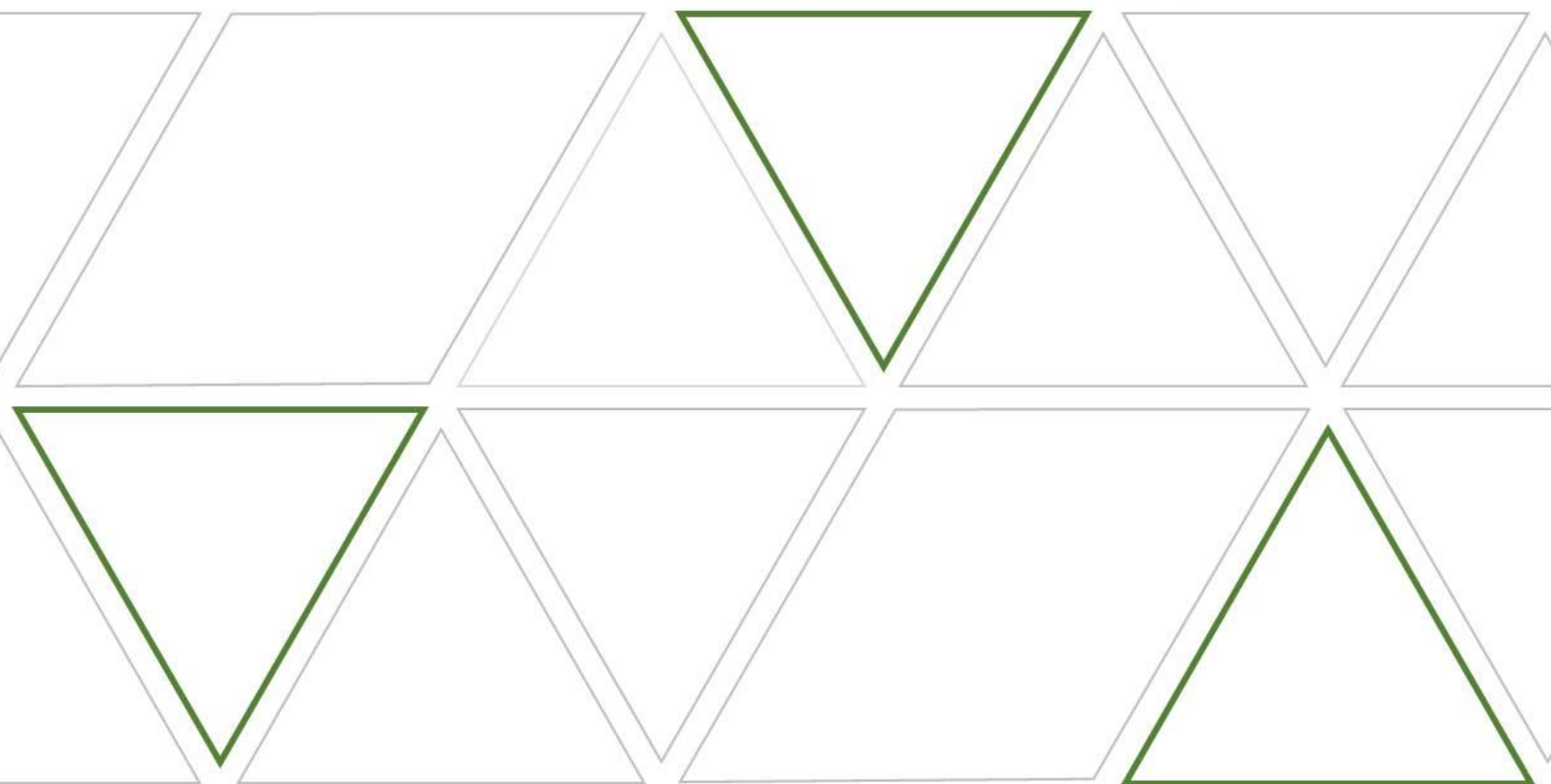
## PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE ORIGEM

Considera-se estação de origem aquela onde o usuário inicia o seu deslocamento na linha metroferroviária, podendo também ser chamada de estação de embarque. O gráfico a seguir demonstra a proporção de passageiros que embarcaram em suas correspondentes estações de origem, indicando as cinco mais demandadas.



Conforme a representação gráfica, a estação mais demandada é a Parangaba, que apresenta mais que o dobro da movimentação da segunda estação com maior representatividade, a Papicu. Destaca-se que na estação Parangaba ocorre a integração física com o terminal rodoviário urbano, bem como com a Linha Sul da própria rede metroferroviária. A estação late e a estação São João do Tauape apresentam-se como a terceira e a quarta de maior movimentação. As cinco estações em conjunto são responsáveis por 68,1% dos embarques do sistema.

# LINHA OESTE



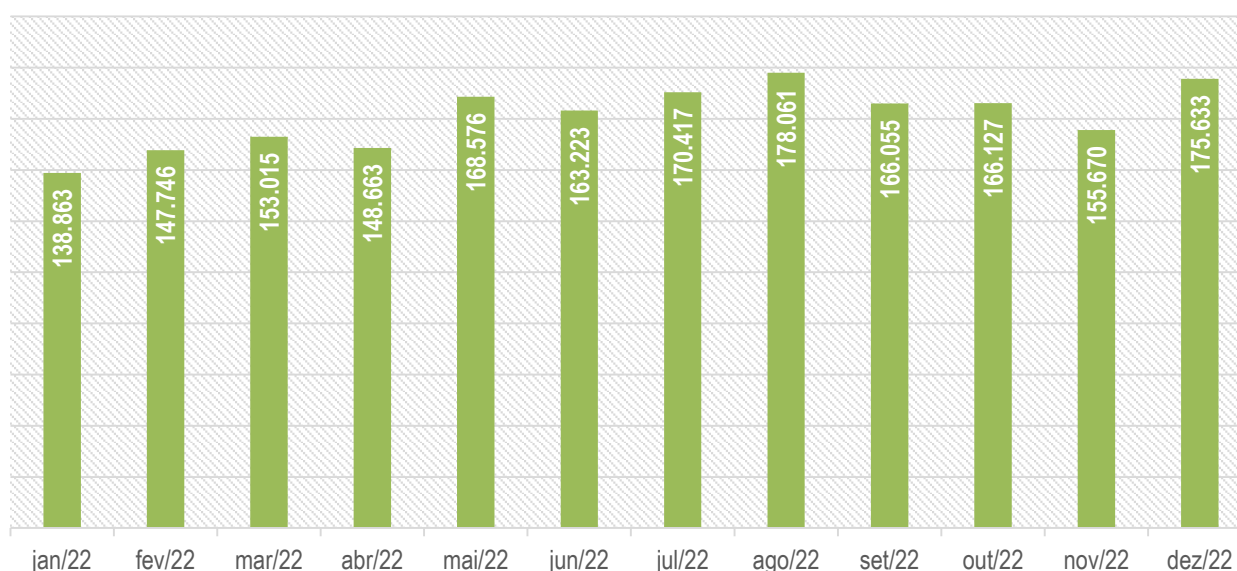
## DEMANDA TOTAL

No ano de 2022, a Linha Oeste transportou **1.932.049** passageiros, registrando, portanto, um acréscimo de **195.237** passageiros em comparação ao ano anterior, ou um **crescimento de 11%**.

2021 **1.736.812** passageiros

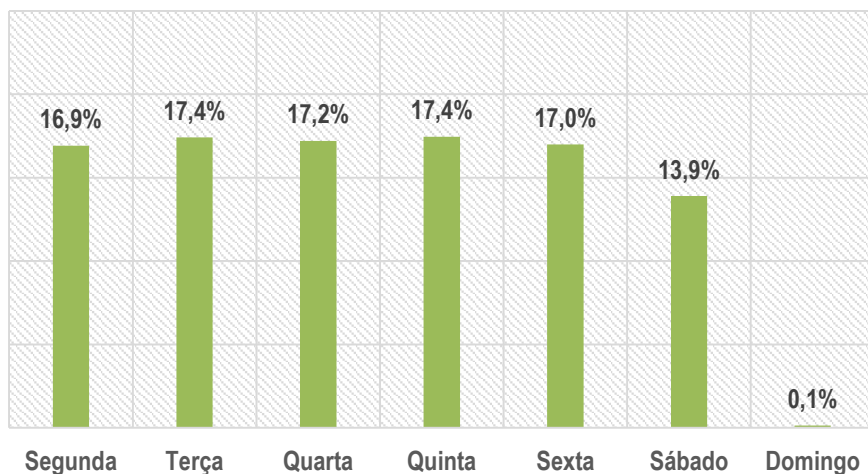
2022 **1.932.049** passageiros

O gráfico a seguir representa a demanda transportada em cada mês do ano de 2022. Observa-se no primeiro semestre um crescimento constante, indo até o mês de agosto, enquanto no restante do ano uma tendência de equilíbrio. Ressalta-se, ainda, que a demanda média nos dias úteis foi de **6.388** passageiros, enquanto a demanda média nos sábados foi de **5.066** passageiros.



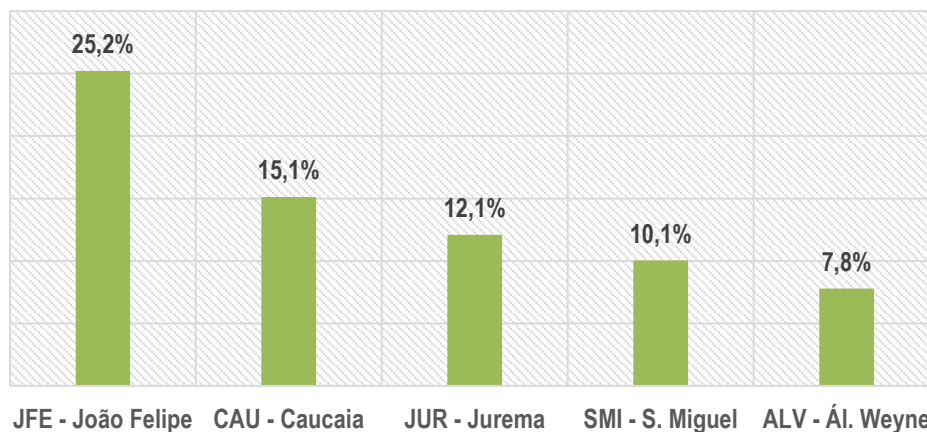
## DEMANDA POR DIA DA SEMANA

O comportamento da demanda ao longo dos dias da semana é um importante indicativo para o planejamento da oferta a fim de adequar os meios estruturais e humanos para uma operação eficiente. No ano de 2022, as **terças e quintas-feiras** concentraram o maior percentual de transporte de passageiros do ano, com **17,4%**, mas com discreta superioridade em relação aos demais dias da semana.



## PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE ORIGEM

Considera-se estação de origem aquela onde o usuário inicia o seu deslocamento na linha metroferroviária, podendo também ser chamada de estação de embarque. Os gráficos a seguir demonstram a proporção de passageiros que embarcaram em suas correspondentes estações de origem, indicando as cinco mais demandadas.



Em conformidade com a representação gráfica, a estação mais demandada é a João Felipe, que apresenta movimentação significativamente superior à segunda estação com maior representatividade (Caucaia). Em seguida, as três estações mais demandadas são: Jurema, São Miguel e Álvaro Weyne, sucessivamente. As cinco estações em conjunto são responsáveis por 70,3% dos embarques do sistema.

# VLT SOBRAL





## DEMANDA TOTAL

No ano de 2022, O VLT Sobral transportou **1.057.364** passageiros, registrando, portanto, um acréscimo de **447.987** passageiros em comparação ao ano anterior, ou um **crescimento de 74%**.

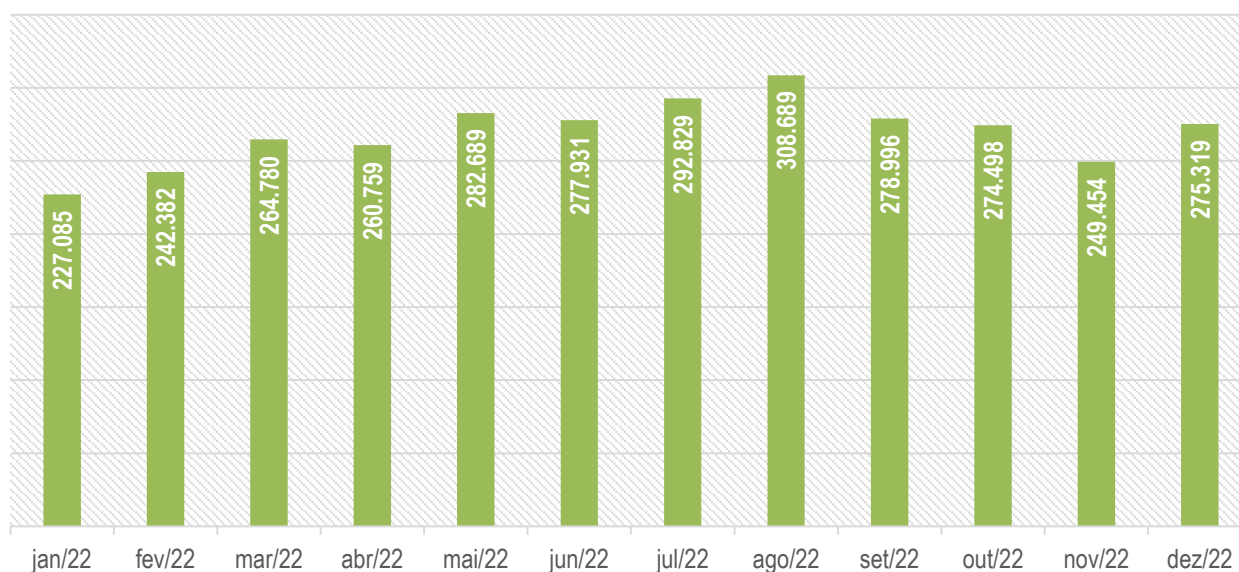
2021

609.377 passageiros

2022

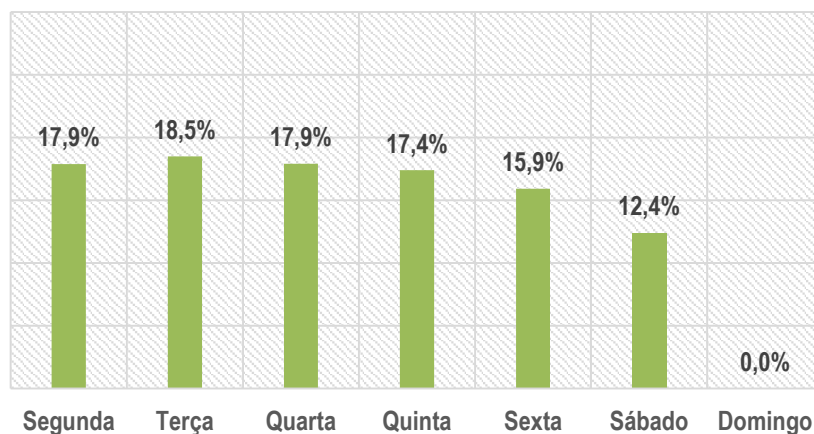
1.057.364 passageiros

O gráfico a seguir representa a demanda transportada em cada mês do ano de 2022. Observa-se no primeiro semestre um crescimento constante, indo até o mês de agosto, enquanto no restante do ano uma tendência de equilíbrio. Ressalta-se que a demanda média nos dias úteis foi de **3.669** passageiros, enquanto a demanda média nos sábados foi de **2.461** passageiros.



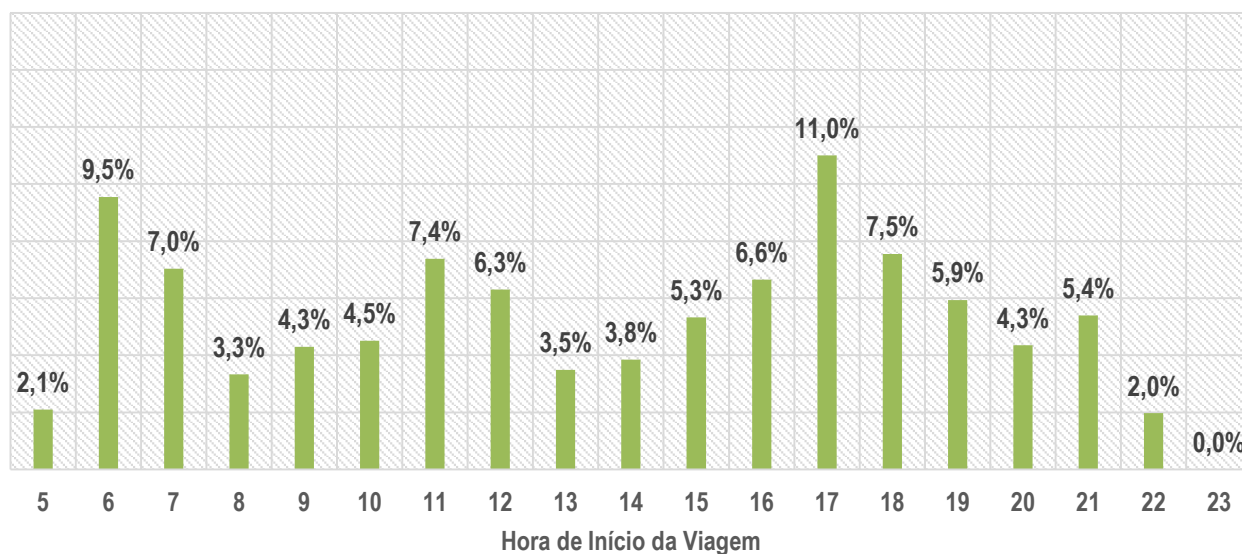
## DEMANDA POR DIA DA SEMANA

O comportamento da demanda, em termos de sua distribuição ao longo dos dias da semana, é um importante indicativo para o planejamento da oferta a fim de adequar os meios estruturais e humanos para uma operação eficiente. No ano de 2022, **terça-feira** foi o dia da semana com maior concentração de passageiros, com **18,5%** da demanda transportada.



## DEMANDA POR HORÁRIO

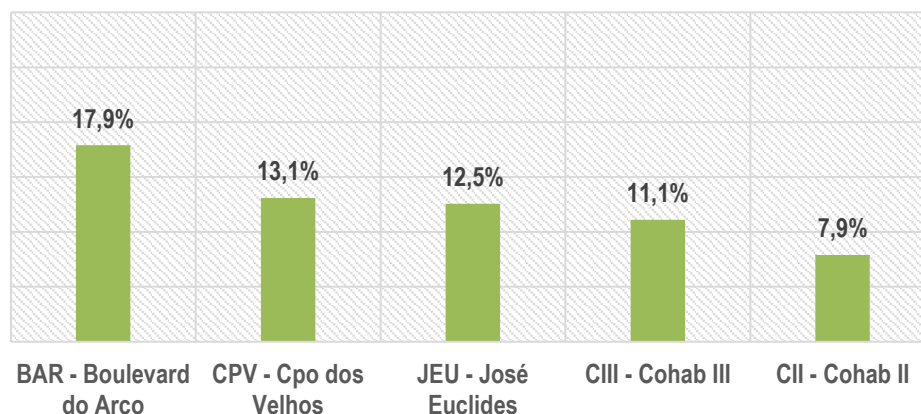
A demanda por faixa horária traduz o padrão de viagens ao longo do dia, permitindo distinguir os momentos de maior e menor concentração de passageiros. O gráfico a seguir representa essa distribuição por faixa horária. Verifica-se que o período de pico da manhã é de **6h às 8h**, quando ocorreu a validação do bilhete eletrônico de **16,5%** de todos os passageiros transportados no dia. Já o período mais carregado da tarde ocorreu entre **17h e 19h**, quando ocorreram **18,5%** das validações diárias.



## PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE ORIGEM E DESTINO

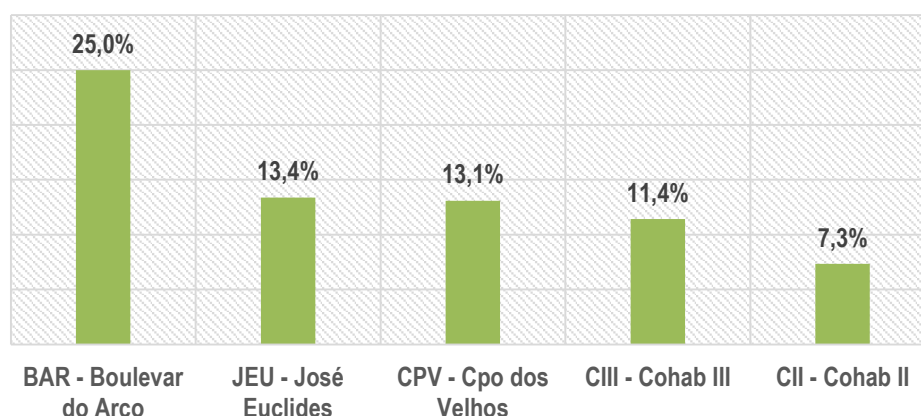
### Estações de Origem

Considera-se estação de origem aquela onde o usuário inicia o seu deslocamento na linha metroferroviária, podendo também ser chamada de estação de embarque. O gráfico a seguir mostra a proporção de passageiros que embarcam em suas correspondentes estações de origem, indicando as cinco mais demandadas.



### Estações de Destino

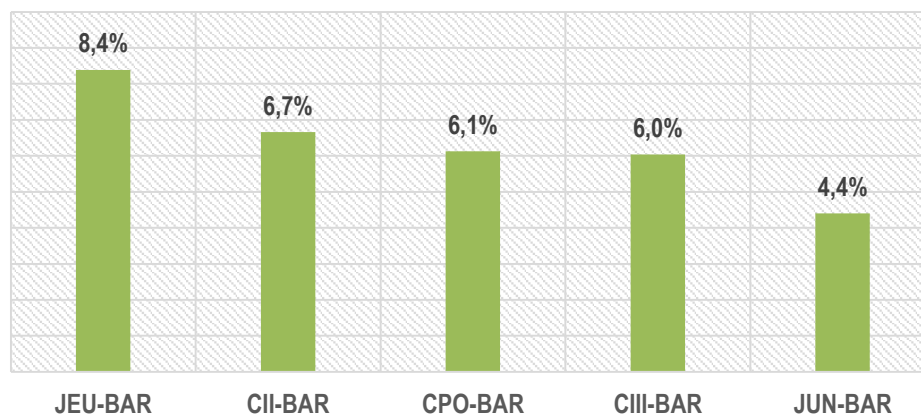
Por sua vez, estação de destino corresponde aquela onde o usuário finaliza o seu deslocamento na linha metroferroviária, podendo também ser chamada de estação de desembarque. O gráfico a seguir mostra a proporção de passageiros que desembarcam em suas correspondentes estações de destino, indicando as cinco mais utilizadas para essa finalidade.



Tanto para as origens quanto para os destinos, a estação mais demandada é a Boulevard do Arco, desempenhando um papel estratégico no contexto da rede. No ano de 2022, as estações José Euclides, Campo dos Velhos, Cohab III e Cohab II coincidem como as que figuram entre as mais relevantes da linha, com posições distintas quanto à participação nas origens e nos destinos.

## MAIORES LINHAS DE DESEJO

Tão importante quanto aferir os carregamentos da linha, que denotam a quantidade de passageiros que a utilizam, é quantificar as linhas de desejo dessa demanda, ou seja, quais pares de origens e destinos mais utilizados, considerando os dois sentidos do deslocamento. Com esse intuito, os gráficos a seguir mostram os cinco principais pares origem e destino.

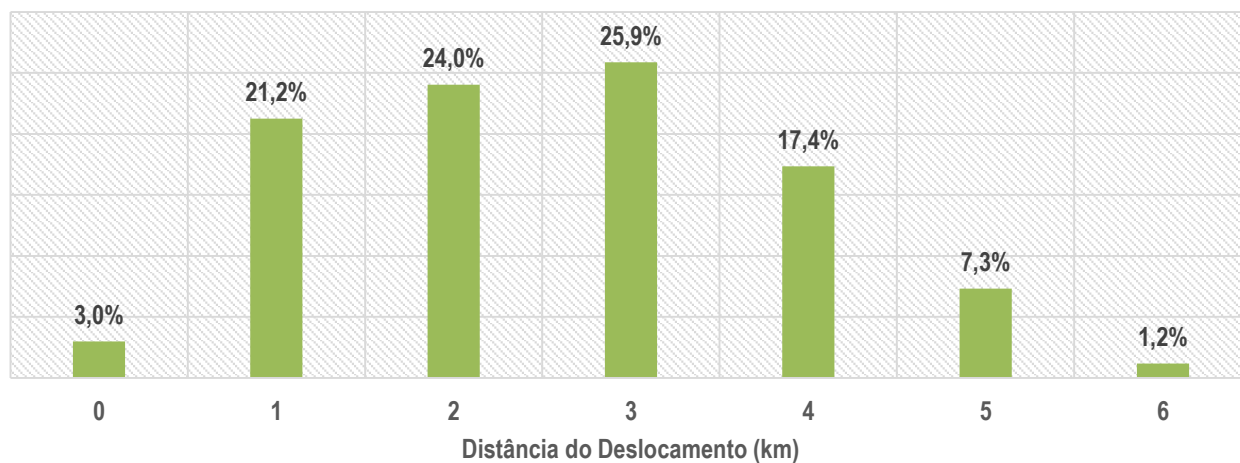


BAR – Boulevard do Arco | JEU – José Euclides | CII – COHAB II | CIII – COHAB III | JUN – Junco | CPO – Campo dos Velhos

A linha de desejo formada entre as estações José Euclides e Boulevard do Arco apresenta-se como a mais relevante, seguida da linha de desejo entre as estações Cohab II e Boulevard do Arco, concentrando 8,4% e 6,7% dos deslocamentos, respectivamente. A linha de desejo que conecta as estações Campos dos Velhos e Boulevard do Arco ocupa a terceira posição, enquanto a Cohab III - Boulevard do Arco e Junco – Boulevard do Arco a quarta e quinta posição respectivamente. Juntas, as cinco principais linhas de desejo do VLT Sobral transportam 31,6% de toda a demanda.

## DISTÂNCIAS DE DESLOCAMENTO

Considerando todos os pares origem e destino, o gráfico a seguir ilustra as distâncias dos deslocamentos realizados. A distância máxima percorrida por um usuário do VLT Sobral foi de 6 km, que coincide com deslocamentos realizados entre estações localizadas nas extremidades das linhas. No ano de 2022, a distância média dos deslocamentos foi de **3,10 km**.



# VLT CARIRI



## DEMANDA TOTAL

No ano de 2022, O VLT Cariri transportou **515.088** passageiros, registrando, portanto, um acréscimo de 177.486 passageiros em comparação ao ano anterior, ou um crescimento de **53%**.

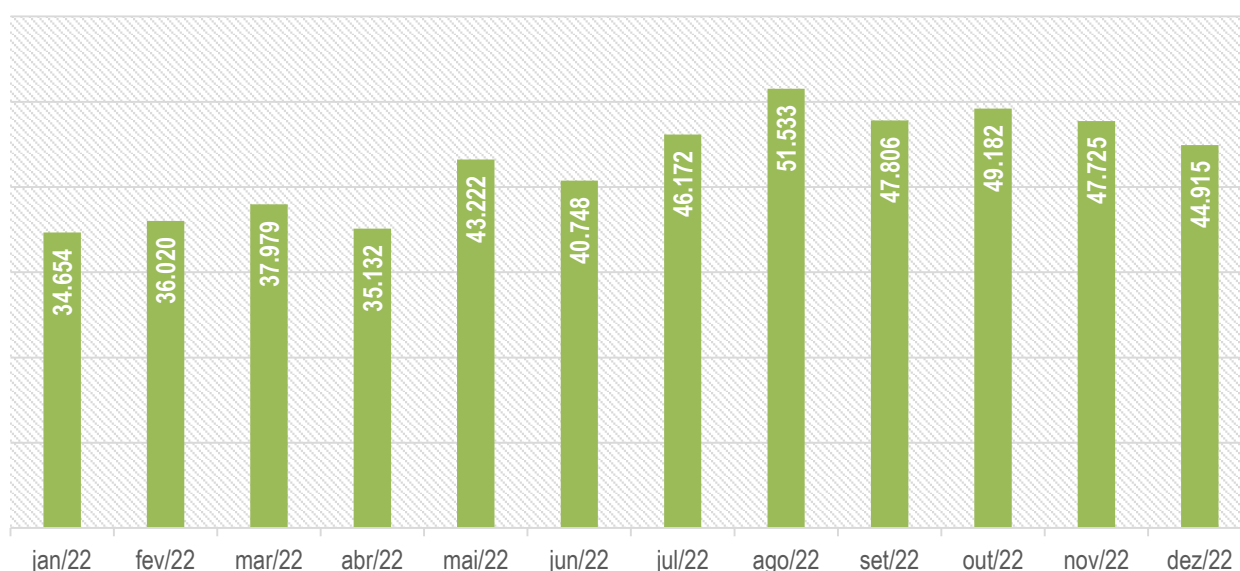
2021

337.602 passageiros

2022

515.088 passageiros

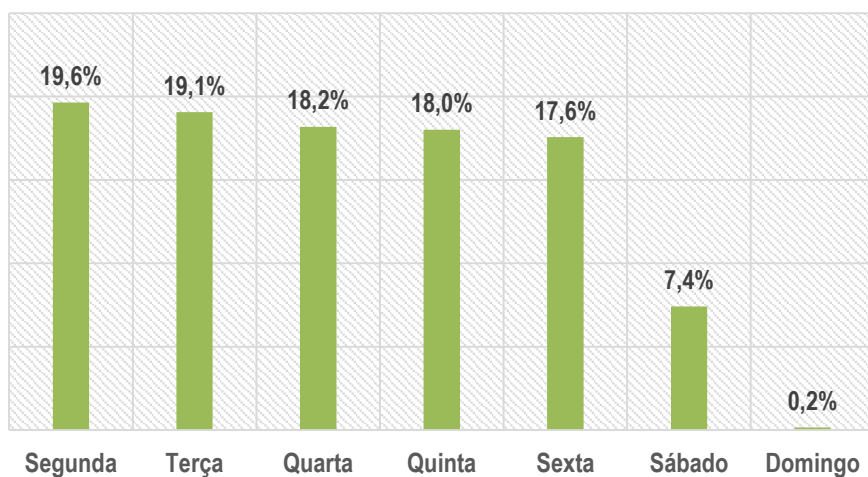
O gráfico a seguir representa a demanda transportada em cada mês do ano de 2022. Observa-se no primeiro semestre um crescimento constante, indo até o mês de agosto, enquanto no restante do ano uma tendência de equilíbrio. Ressalta-se que a demanda média nos dias úteis foi de **1.831** passageiros, enquanto a demanda média nos sábados foi de **720** passageiros.





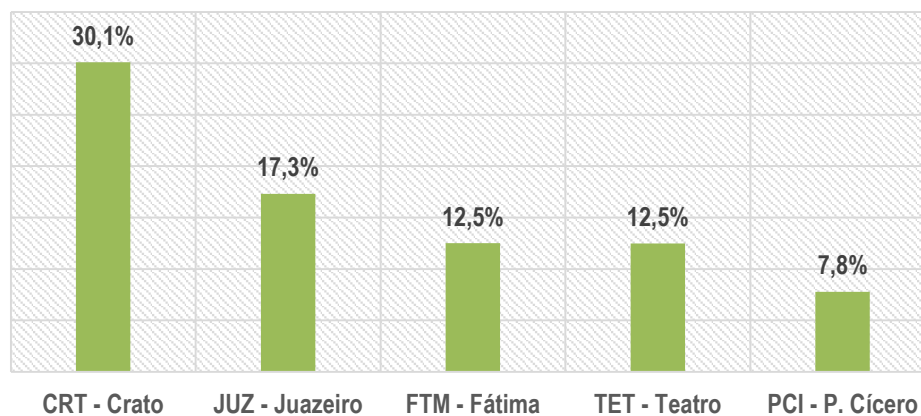
## DEMANDA POR DIA DA SEMANA

O comportamento da demanda ao longo dos dias da semana é um importante indicativo para o planejamento da oferta a fim de adequar os meios estruturais e humanos para uma operação eficiente. No ano de 2022, **segunda-feira** foi o dia da semana com maior concentração de passageiros, concentrando **19,6%** da demanda transportada, seguido da **terça-feira** com **19,1%**.



## PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE ORIGEM

Considera-se estação de origem aquela onde o usuário inicia o seu deslocamento na linha metroferroviária, podendo também ser chamada de estação de embarque. O gráfico a seguir mostra a proporção de passageiros que embarcam em suas correspondentes estações de origem, indicando as cinco mais demandadas.



Em conformidade com a representação gráfica, a estação mais demandada é a Crato, que apresenta movimentação significativamente superior à segunda estação com maior representatividade nessa ligação (Juazeiro). Em seguida, as três estações mais demandadas são: Fátima, Teatro e Padre Cícero, sucessivamente. Essas cinco estações foram responsáveis por 80% dos embarques do sistema.

# RECORDES



## RECORDES

<b>Linha</b>	<b>Período</b>	<b>Desde 2019</b>	<b>Em 2022</b>
<b>SUL</b>	Diário	52.950 30/09/2019	37.340 21/12/2022
	Mensal	918.524 out/19	825.995 dez/22
<b>OESTE</b>	Diário	10.900 23/12/2019	7.790 21/12/2022
	Mensal	225.680 jul/19	178.061 ago/22
<b>VLT PAR- MUC</b>	Diário	13.309 10/08/2022	13.309 10/08/2022
	Mensal	308.689 ago/22	308.689 ago/22
<b>SOBRAL</b>	Diário	6.985 03/10/2019	5.113 05/04/2022
	Mensal	157.576 ago/19	115.618 mai/22
<b>CARIRI</b>	Diário	2.982 31/10/2022	2.982 31/10/2022
	Mensal	51.553 ago/22	51.553 ago/22
<b>TODAS</b>	Diário	79.444 02/12/2019	62.230 21/12/2022
	Mensal	1.490.407 jul/19	1.435.345 ago/22

# **CONSIDERAÇÕES FINAIS**



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nas seis linhas metroferroviárias operadas pelo Metrofor, foram transportados no ano de 2022 mais de 15,7 milhões de passageiros, representando um aumento de 28% em relação ao ano de 2021, quando foram registrados 12,3 milhões. O significativo aumento de um ano para outro, ainda é reflexo das consequências da pandemia da Covid-19, uma vez que o ano de 2021 sofria os efeitos resquícios da chamada segunda onda da crise sanitária, que trouxe impactos nas atividades sociais, embora de forma bem mais atenuada em relação à primeira onda. Contudo, observa-se na evolução da demanda transportada de todas as linhas do sistema, um crescimento constante ao longo de janeiro até agosto, quando passa a ter uma tendência de equilíbrio.

Ao longo do ano, duas linhas sobressaíram-se positivamente com crescimentos de demanda além do esperado e resultados que ultrapassaram, inclusive, as demandas registradas antes da pandemia. O VLT Parangaba-Mucuripe bateu sucessivamente seus recordes de demanda mensais de março a agosto, registrou as maiores demandas já registradas para 11 meses e superou pela primeira vez a marca de mais de 11 mil passageiros transportados em média por dias úteis. O VLT Cariri também atingiu suas melhores marcas em 2022, de forma mais expressiva a partir do segundo trimestre, tendo superado pela primeira os mais de 50 mil passageiros mensais e de mais de 2.200 passageiros em dias úteis em um mês.

Por fim, diante da estabilização verificada ao final do ano e o fim do cenário pandêmico, espera-se para 2023, se nada mais se alterar, que a demanda realizada seja similar à que foi verificada em 2022, com números expressivos para algumas linhas e outras com demandas ainda abaixo das de 2019. Destaca-se que a finalização da implantação dos sistemas fixos na Linha Sul e de uma possível convocação dos aprovados do concurso do Metrofor poderão alterar a operação do sistema, ampliando a eficiência, segurança e experiência do usuário, possivelmente promovendo um aumento de demanda.

