

**RELATÓRIO
DE DEMANDA
3º Trimestre 2025**

Governador do Estado do Ceará

Elmano de Freitas da Costa

Secretário da Infraestrutura do Estado do Ceará

Hélio Winston Barreto Leitão

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

Léo Barbosa Pessoa

Júlia Medeiros Ferreira Gomes Silva

Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos
Secretaria da Infraestrutura do Estado do Ceará
Governo do Estado do Ceará

Fortaleza, CE
Novembro/2025

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO DO RELATÓRIO

OPERAÇÃO DO METROFOR 

LINHAS EM OPERAÇÃO

DEMANDA 

SÉRIES HISTÓRICAS DE DEMANDA

DEMANDA POR DIA DA SEMANA

DEMANDA POR TIPO DE TARIFA

DEMANDA POR HORÁRIO

ORIGEM E DESTINO 

PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE ORIGEM

PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE DESTINO

LINHAS DE DESEJO

ORIGEM-DESTINO DA LINHA SUL ENTRE MUNICÍPIOS

DISTÂNCIA DE DESLOCAMENTO

RECORDES 

CONSIDERAÇÕES FINAIS 

APRESENTAÇÃO DO RELATÓRIO

O Metrofor, por meio da Gerência de Transportes e Integração, da Diretoria de Desenvolvimento e Tecnologia - DET, apresenta o **Relatório de Demanda do 3º trimestre do ano de 2025**, de forma a instruir o desenvolvimento de atividades administrativas e operacionais, divulgando de forma sintética e organizada as informações sobre a movimentação de passageiros.

A Linha Sul, a principal linha de metrô do Estado do Ceará, e as linhas do VLT Sobral 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 tarifa 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, o VLT Cariri e a Linha Nordeste (Parangaba-Mucuripe) ainda não dispõem das funcionalidades decorrentes da coleta automatizada de dados. Dessa forma, os indicadores aferidos para elas são mais restritos.

Para cada uma dessas seis linhas, este relatório é complementado com as informações do ano anterior, possibilitando uma análise comparativa e permitindo uma avaliação de possíveis variações e tendências de comportamento da demanda. O relatório informa, ainda, 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 trimestre de referência. Por fim, é realizada uma análise dos dados apresentados, comparando-os com o mesmo trimestre do ano imediatamente anterior.

NOVIDADES

A partir deste relatório, passa a ser informada a distribuição entre os municípios das viagens realizadas na Linha Sul (p. 26). Também são novidades adicionadas nos relatórios de 2025, a apresentação dos passageiros que utilizam o bilhete Vai&Vem (p. 18) e o Fator Hora Pico (p. 19).

OPERAÇÃO DO METROFOR



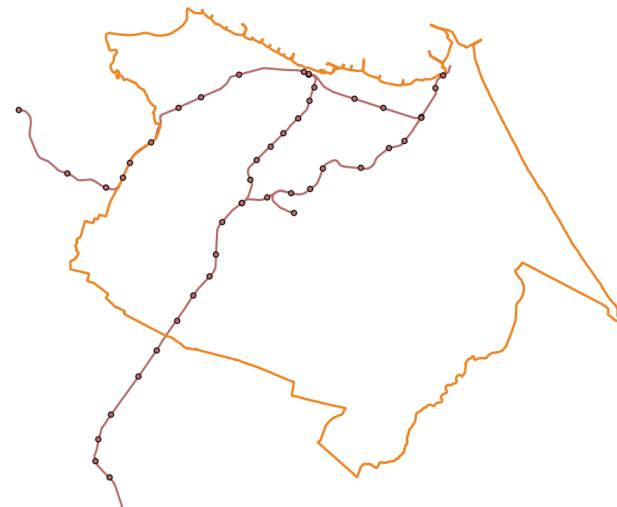
OPERAÇÃO DO METROFOR

LINHAS DA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA

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

LINHA SUL

A Linha Sul é atualmente a linha com maior extensão do Metrô de Fortaleza, com **24,1 km** de linha duplicada e **20 estações**. O horário de funcionamento atual é das **5h30 às 23h00**, de segunda à sábado. Em 2025 foram programadas, em média, 134 viagens diárias interligando Fortaleza, Maracanaú e Pacatuba. A frota operacional da Linha Sul é formada por Trens de Unidades Elétrica (TUEs) e cada composição é formada por dois TUE's, cada uma delas com capacidade para transportar **890 passageiros** simultaneamente.



LINHA OESTE

A Linha Oeste possui uma extensão de **19,5 km** de linha singela e **10 estações**. 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 é composta por 4 carros, que juntos têm a capacidade para transportar **756 pessoas**.

OPERAÇÃO DO METROFOR

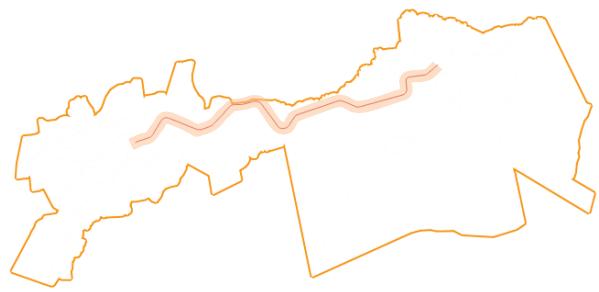
LINHA NORDESTE - PARANGABA MUCURIPE

A Linha Nordeste (Parangaba-Mucuripe) possui **13,3 km** de linha duplicadas e os usuários podem acessá-la a partir de **11 estações**, que funcionam de segunda à sábado, das **5h30 às 23h09**. 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 partir dessa linha, está sendo construído o Ramal Aeroporto, com 2,5 km e 2 estações, interligando o Aeroporto Internacional de Fortaleza à rede hoteleira da capital cearense.

LINHAS REGIONAIS

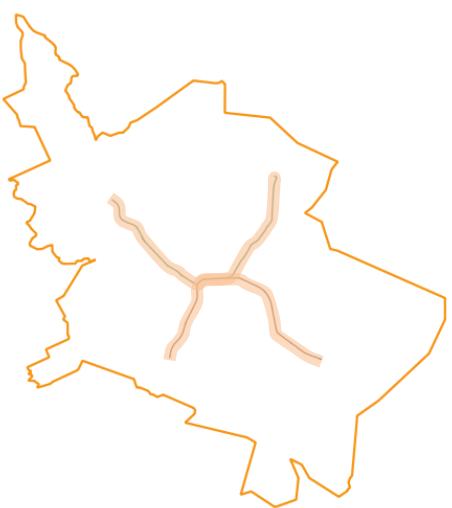
VLT DO CARIRI

O VLT do Cariri interliga as cidades de Juazeiro do Norte e Crato, possui **9 estações** em **13,6 km** de extensão de linha singela, funcionando de segunda à sexta, das **6h às 19h**, e aos sábados, das **6h às 13h30**. Os trens dessa linha são VLT's operando com uma composição de dois carros, com capacidade para transportar 378 pessoas.



VLT DE SOBRAL

Em Sobral, o sistema é composto por 2 linhas singelas (Norte e Sul). Juntas, elas possuem 12 estações, ao longo de **12,5 km** de via férrea, com funcionamento de segunda à sábado, entre **5h30 e 23h00**. Os trens dessa linha são VLT's operando com uma composição de dois carros e capacidade de 378 pessoas.



OPERAÇÃO DO METROFOR

Os usuários podem acessar as plataformas de embarque a partir da leitura do bilhete eletrônico nos bloqueios dispostos nas estações da Linha Sul ou VLT Sobral, ou mediante compra dos bilhetes físicos na Linha Oeste e VLT Cariri, tendo suas cobranças diferenciadas por tipo de tarifa. A Linha Nordeste (Parangaba-Mucuripe) encontra-se em “Operação Assistida” e por esse motivo ainda não há cobrança para a sua utilização.

A bilhetagem eletrônica do Metrofor controla o acesso e o pagamento a Linha Sul e ao VLT de Sobral. Essa tecnologia agiliza o processo de embarque e desembarque dos passageiros, reduzindo filas e tempos de espera, além de proporcionar maior comodidade e segurança para o usuário, fornecendo dados que possibilitam uma análise da demanda transportada.

A bilhetagem elimina a necessidade de bilhetes de papel e ingressos físicos, substituindo-os por cartões eletrônicos. Esses cartões são chamados de smart cards, os quais podem ser recarregados, permitindo que os passageiros os utilizem para acessar as estações do metrô de forma conveniente.

MÚLTIPLA/ UNITÁRIO

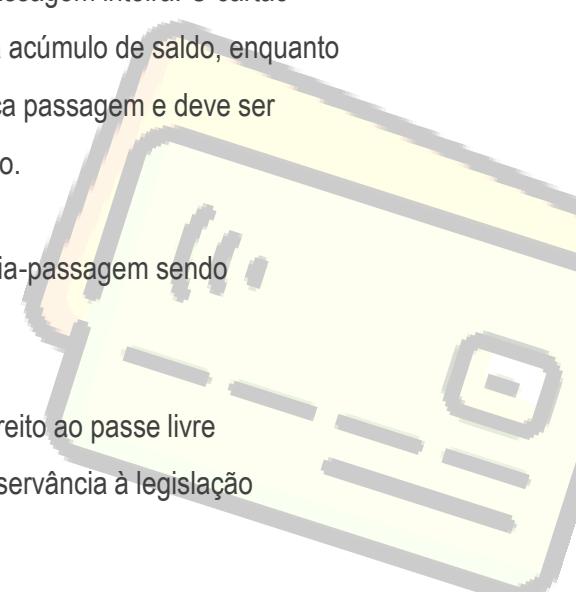
utilizados para pagamento de passagem inteira. O cartão múltiplo pode ser habilitado para acúmulo de saldo, enquanto o cartão unitário aceita uma única passagem e deve ser recolhido pelo bloqueio eletrônico.

ESTUDANTE

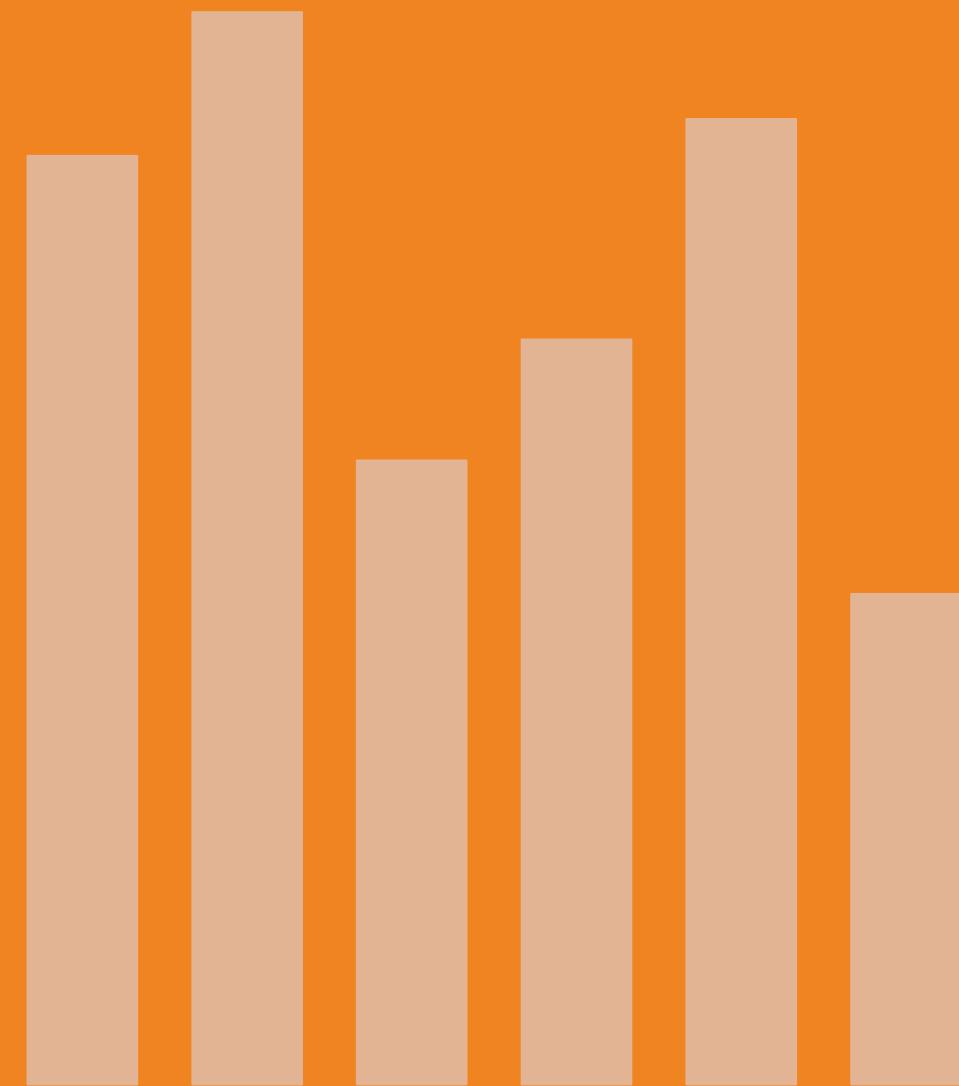
utilizado para pagamento de meia-passagem sendo possível acumular saldo.

GRATUITO

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



DEMANDA



DEMANDA DO METROFOR DE JULHO A SETEMBRO DE 2025

Entre julho e setembro de 2025, o Metrofor transportou 4.348.487 passageiros. No mesmo período de 2024, foram transportados 4.388.131 passageiros, logo ocorreu uma queda de 0,90%.

LINHA SUL	2.544.976
LINHA NORDESTE	1.093.733
LINHA OESTE	383.755
VLT SOBRAL	205.781
VLT CARIRI	120.242

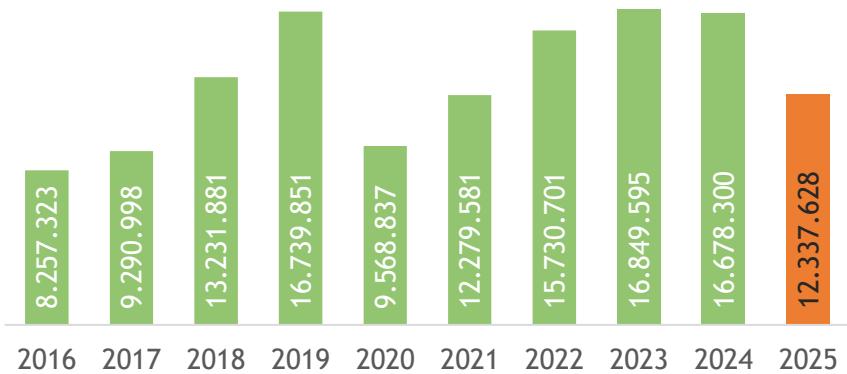
4.348.487
passageiros transportados

DEMANDA METROFOR

Entre julho e setembro de 2025, o Metrofor transportou 4.348.487 passageiros. Em comparação com o ano de 2024 observa-se um decréscimo de 39.644 passageiros, o que representa uma queda de 0,90%.



Abaixo, destaca-se o total de passageiros anualmente transportados de 2016 até setembro de 2025 em todas as linhas.



No 3º trimestre do ano de 2025, a média de passageiros transportados por mês foi de 1.449.496, sendo julho o mês com a maior quantidade de passageiros transportados, enquanto a menor demanda foi registrada em agosto.

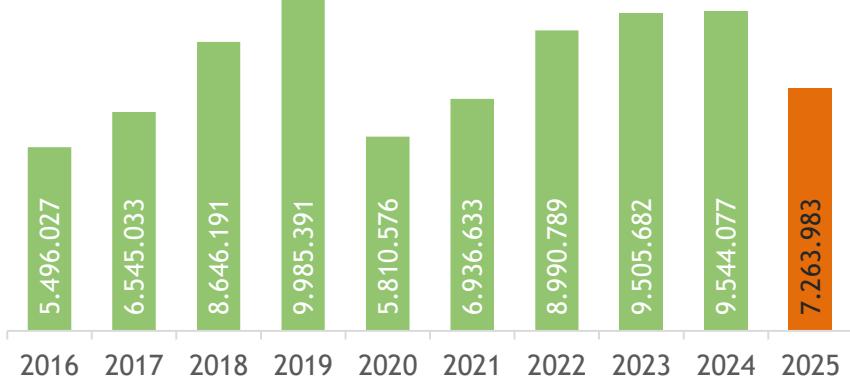


DEMANDA LINHA SUL

Entre julho e setembro de 2025, a Linha Sul transportou 2.544.976 passageiros. Em comparação com o ano de 2024 observa-se um acréscimo de 34.964 passageiros, o que representa um aumento de 1,39%.



Abaixo, destaca-se o total de passageiros anualmente transportados de 2016 até setembro de 2025 na Linha Sul.



No 3º trimestre do ano de 2025, a média de passageiros transportados por mês na Linha Sul foi de 848.325, sendo julho o mês com a maior quantidade de passageiros transportados, enquanto a menor demanda foi registrada em agosto.

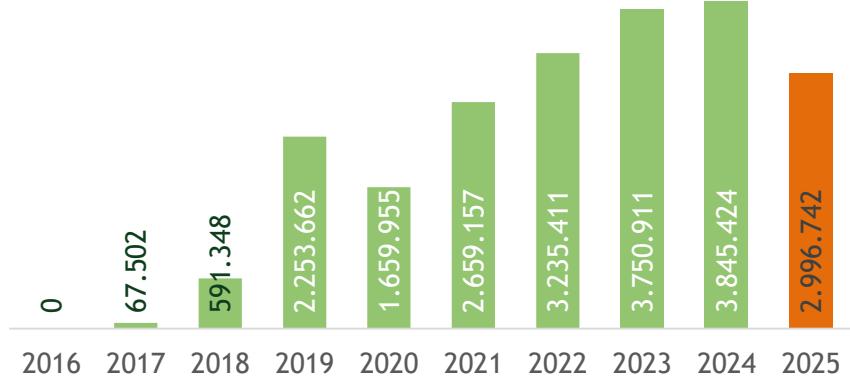


DEMANDA LINHA NORDESTE

Entre julho e setembro de 2025, a Linha Nordeste (Parangaba - Mucuripe) transportou 1.093.733 de passageiros. Em comparação com o mesmo período de 2024 observa-se um acréscimo de 90.785 passageiros, o que representa um aumento de 9,05%.



Abaixo, destaca-se o total de passageiros anualmente transportados de 2016 até setembro de 2025 na Linha Nordeste (Parangaba-Mucuripe).



No 3º trimestre do ano de 2025, a média de passageiros transportados por mês na Linha Nordeste (Parangaba- Mucuripe) foi de 360.379 sendo julho o mês com a maior quantidade de passageiros transportados, enquanto a menor demanda foi registrada em agosto.

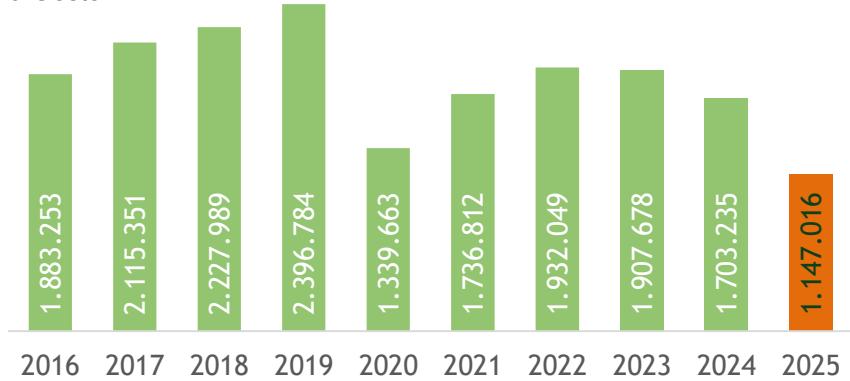


DEMANDA LINHA OESTE

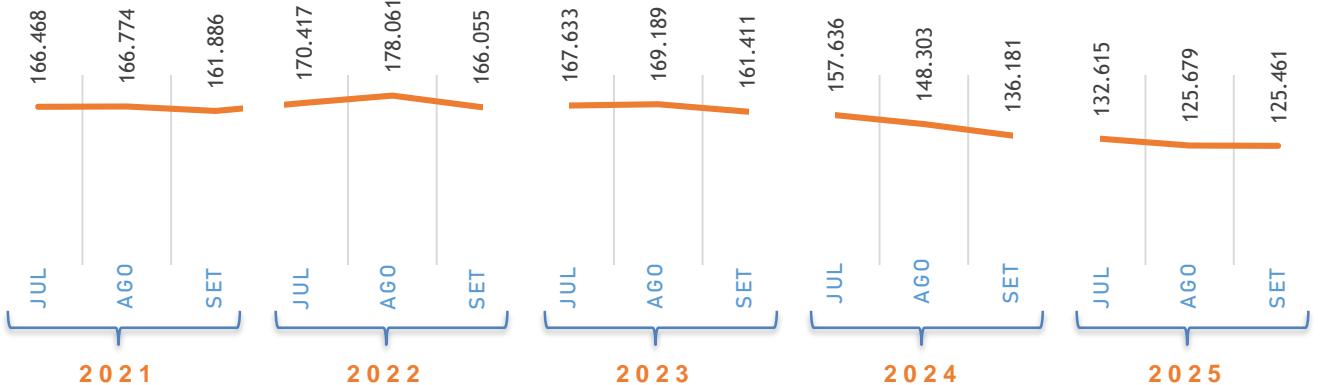
Entre julho e setembro de 2025, a Linha Oeste transportou 383.755 passageiros. Em comparação com o mesmo período de 2024 observa-se um decréscimo de 58.365 passageiros, o que representa uma queda de 13,20%.



Abaixo, destaca-se o total de passageiros anualmente transportados de 2016 até setembro de 2025 na Linha Oeste.



No 3º trimestre do ano de 2025, a média de passageiros transportados por mês na Linha Oeste foi de 125.679, sendo julho com a maior quantidade de passageiros transportados, enquanto a menor demanda foi registrada em setembro.

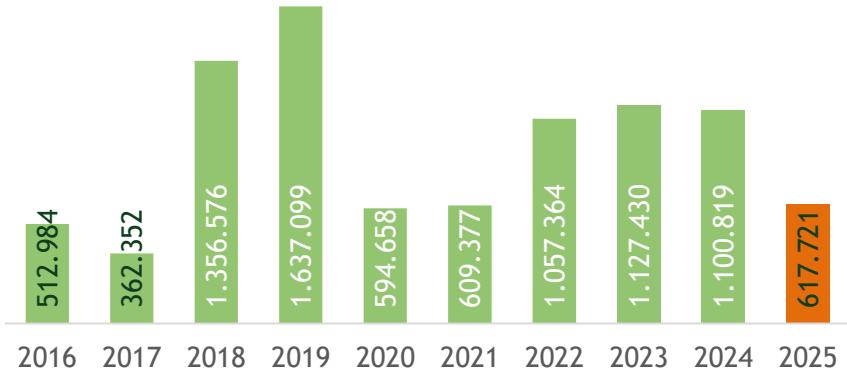


DEMANDA VLT SOBRAL

Entre julho e setembro de 2025, as linhas do VLT Sobral transportaram 205.781 passageiros. Em comparação com o mesmo período de 2024 observa-se um decréscimo de 97.087 passageiros, o que representa uma queda de 32,06%.



Abaixo, destaca-se o total de passageiros anualmente transportados de 2016 até setembro de 2025 no VLT Sobral.



No 3º trimestre do ano de 2025, a média de passageiros transportados por mês no VLT Sobral foi de 68.594, sendo setembro com a maior quantidade de passageiros transportados, enquanto a menor demanda foi registrada em agosto.

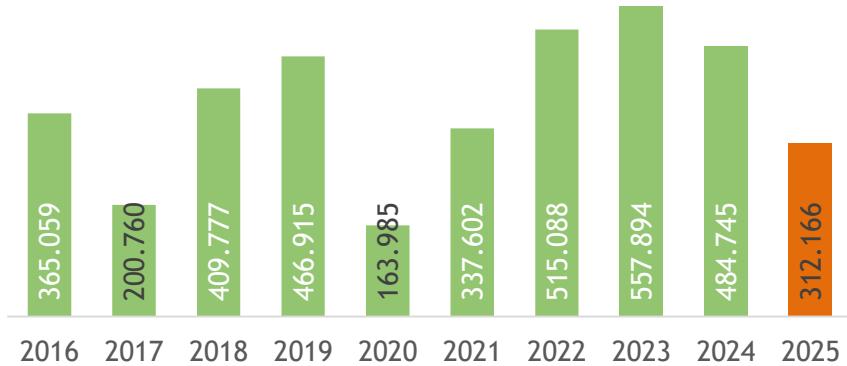


DEMANDA VLT CARIRI

Entre julho e setembro de 2025, o VLT do Cariri transportou 120.242 passageiros. Em comparação com o mesmo período de 2024 observa-se um decréscimo de 9.941 passageiros, o que representa uma queda 7,64%.



Abaixo, destaca-se o total de passageiros transportados por ano, de 2016 até setembro de 2025 no VLT Cariri.



No 3º trimestre do ano de 2025, a média de passageiros transportados por mês no VLT Cariri foi de 40.081, sendo setembro o mês com a maior quantidade de passageiros transportados, enquanto a menor demanda foi registrada em agosto.



DEMANDA POR DIA DA SEMANA

A distribuição da demanda entre os dias da semana é um importante indicativo para o planejamento operacional, permitindo adequar os meios estruturais e humanos para uma operação eficiente.

	SUL	NORDESTE	OESTE	SOBRAL	CARIRI
SEGUNDA	16,9%	17,3%	16,1%	16,7%	17,6%
TERÇA	18,6%	18,7%	18,9%	18,9%	18,3%
QUARTA	17,5%	17,4%	17,9%	17,5%	18,0%
QUINTA	17,0%	17,3%	17,4%	17,2%	18,4%
SEXTA	16,5%	16,4%	16,1%	16,8%	19,0%
SÁBADO	13,5%	12,9%	13,5%	12,8%	8,7%

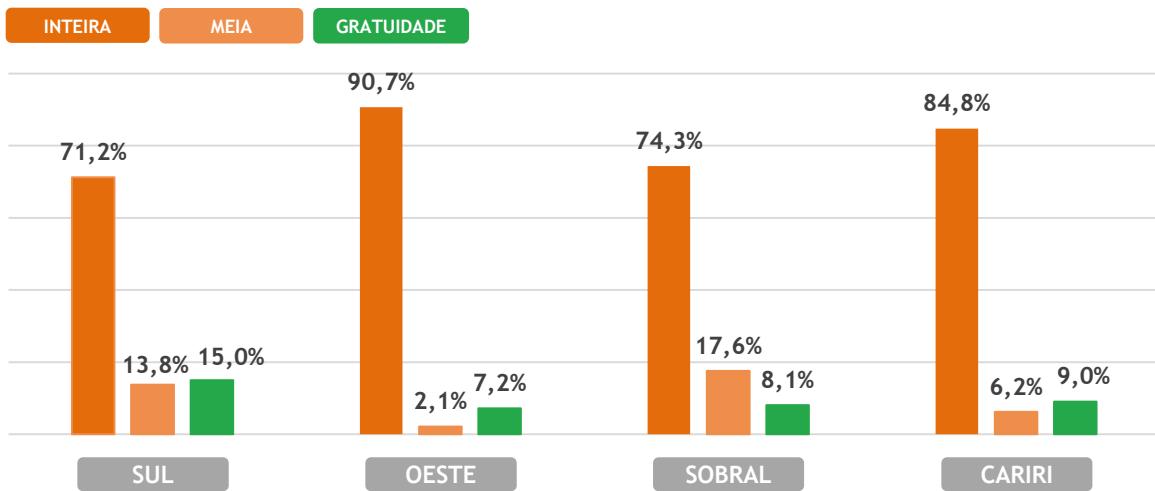
No 3º trimestre do ano de 2025, a terça-feira foi o dia da semana com maior concentração de passageiros nas linhas.



A análise da distribuição de passageiros entre os terceiros trimestre de 2024 e 2025 mostra uma concentração da demanda no meio da semana. A terça-feira registrou um aumento percentual e substitui a segunda-feira como o dia de maior movimento em quase todas as linhas. O sábado seguiu como o dia de menor fluxo, mas registrou maior participação em todas as linhas e o domingo manteve-se com demanda inexpressiva em ambos os anos.

DEMANDA POR TIPO DE TARIFA

A tarifa é o valor pago pelos passageiros para utilizar o sistema de transporte público sobre trilhos no Estado do Ceará. Por enquanto, não há cobrança de tarifa na Linha Nordeste por estar em operação assistida. Os gráficos a seguir apresentam a proporção em que cada um delas é cobrada pelos passageiros no último trimestre nas Linhas Sul e Oeste e VLTs Sobral e Cariri.



NOVIDADE



SUL 2,00%
OESTE 0,31%

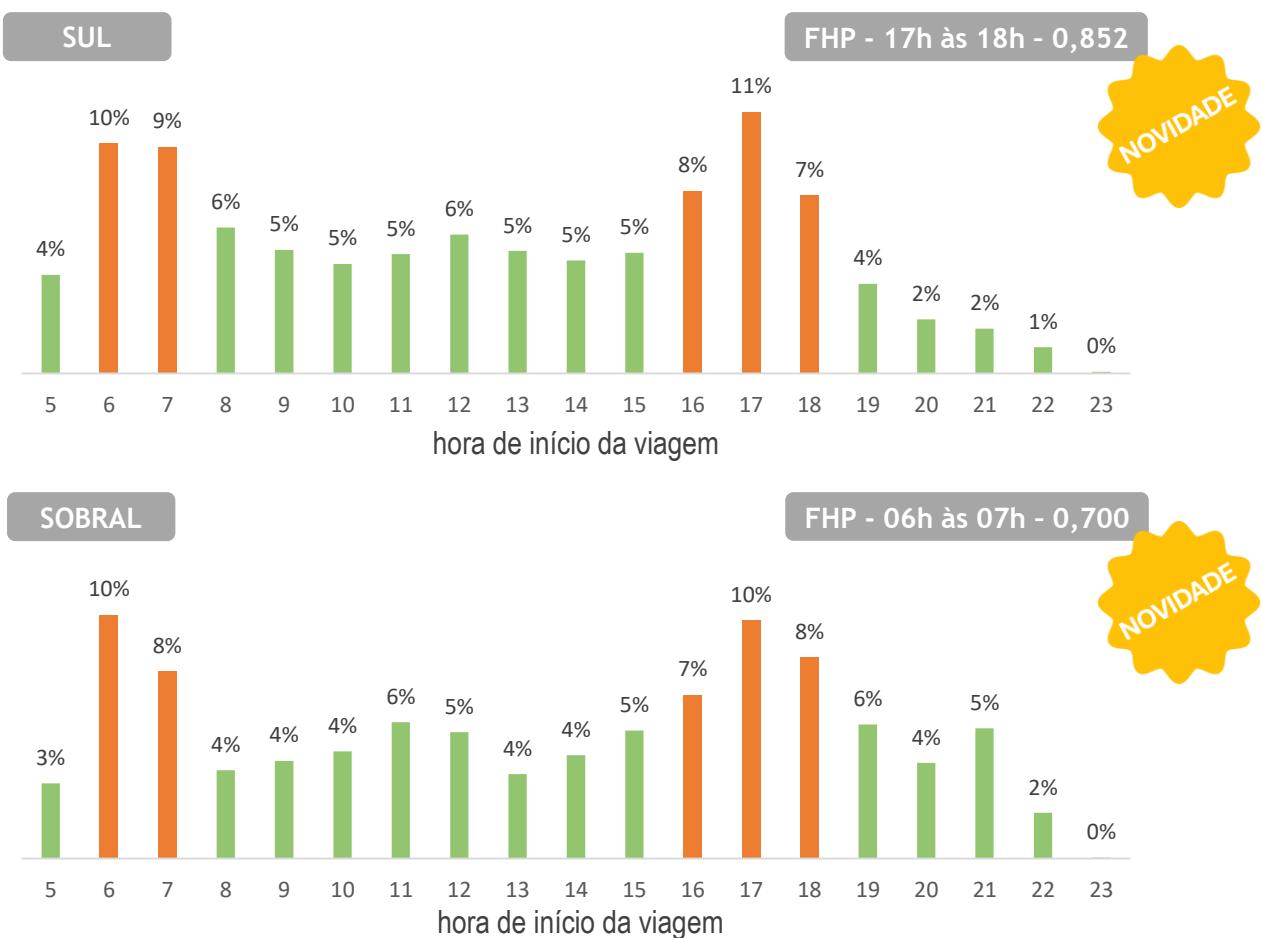
Mais de 52 mil passageiros utilizaram o Programa Vai & Vem do Governo do Estado do Ceará, representando 2,00% da demanda da Linha Sul e 0,31% da Linha Oeste.



A comparação dos segundos trimestres de 2024 e 2025 revela uma queda no uso de cartões Unitários, com aumento na participação de Estudantes e das Gratuidades. No terceiro trimestre de 2025, o programa Vai&Vem foi responsável por 1,20% dos passageiros do METROFOR, registrando um aumento de 21% de usuários em comparação ao mesmo período de 2024.

DEMANDA POR HORÁRIO

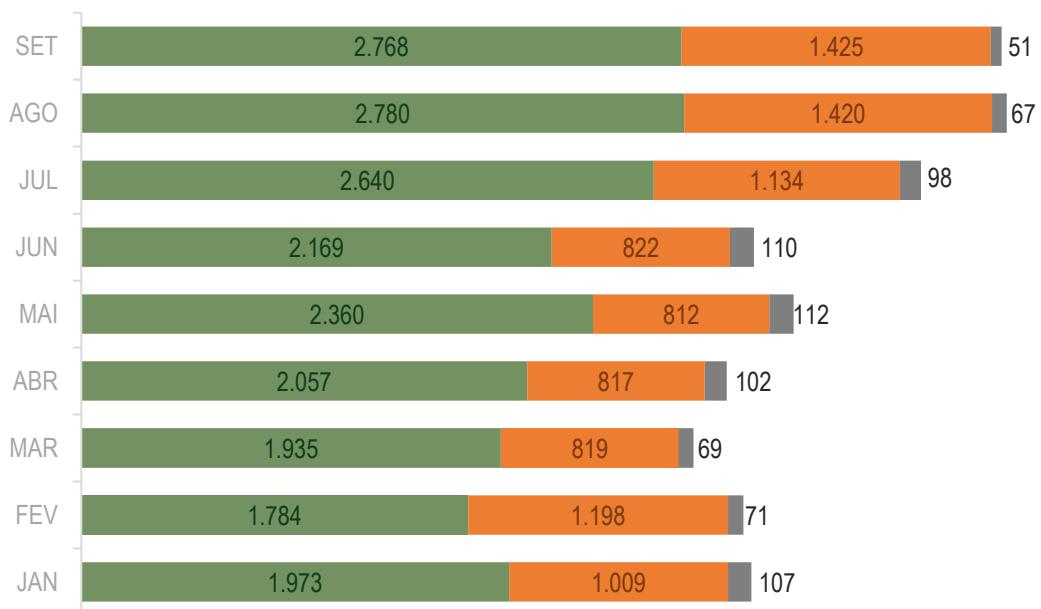
A demanda por faixa horária traduz o padrão de viagens ao longo do dia, permitindo distinguir os momentos de maior e menor concentração de passageiros, enquanto o Fator Hora Pico (FHP) quantifica a distribuição da demanda dentro de uma hora. Os gráficos a seguir representam essa distribuição por faixa horária e indicam o FHP na hora de pico para a Linha Sul e o VLT Sobral.



Os períodos de maior demanda ocorrem entre 6h e 8h no turno da manhã e entre 16h e 19h no da tarde. Nessas 5 horas de operação, concentram-se cerca de 45% da demanda total dos sistemas. Na hora pico das 17h às 18h, a Linha Sul transportou em média 3.698 passageiros, mas com FHP de 0,852, o fluxo estimado nos 15 minutos mais carregados é de **4.341** passageiros por hora. No VLT Sobral, com 277 passageiros entre 6h e 7h e FHP de 0,700, o pico estimado nos 15 minutos mais carregados foi de **395** passageiros por hora.

INTEGRAÇÃO COM BICICLETAS

No VLT de Sobral, o transporte de bicicletas nos trens foi liberado em fevereiro de 2020, sendo a primeira linha de transporte sobre trilhos integrada com o uso de bicicletas e operada pelo METROFOR. Na RMF, o serviço começou a funcionar em 19 de agosto de 2022, com a liberação na Linha Sul. E em março de 2023, o serviço foi ampliado para operar também na Linha Nordeste (VLT Parangaba - Mucuripe). Durante 2025, os números da movimentação de bicicletas nas linhas em que o serviço é operado foram:



20.466
na Linha Sul 

9.456
na Linha Nordeste
(Parangaba- Mucuripe) 

787
no VLT Sobral 

30.709 bicicletas integradas

ORIGEM E DESTINO



NOTA METODOLÓGICA

Para a estimativa dos pares origem e destino (matriz OD), o método adotado utilizou as informações referentes às viagens realizadas pelos usuários dos cartões tipo “estudante” e “pré-pago”, que permitem o rastreio desses deslocamentos.

Este método reside no tratamento a partir de viagens consecutivas realizadas por um mesmo usuário. Definiu-se que a estação de destino de uma viagem é considerada como a estação de origem da próxima viagem desse usuário, sob duas condições: as estações de origem e destino devem ser distintas, e o intervalo de tempo entre essas viagens não deve exceder 72 horas.

Essa abordagem permite uma representação da continuidade dos deslocamentos urbanos, ao mesmo tempo em que filtra possíveis distorções causadas por longos períodos de inatividade ou uso não convencional do transporte. Além disso, foi implementada uma metodologia para calcular um fator de expansão específico para cada viagem, sendo ajustado com base em três variáveis:

- ✓ Período do dia em que a viagem ocorre;
- ✓ Estação de origem;
- ✓ Tipo de cartão utilizado pelo passageiro.

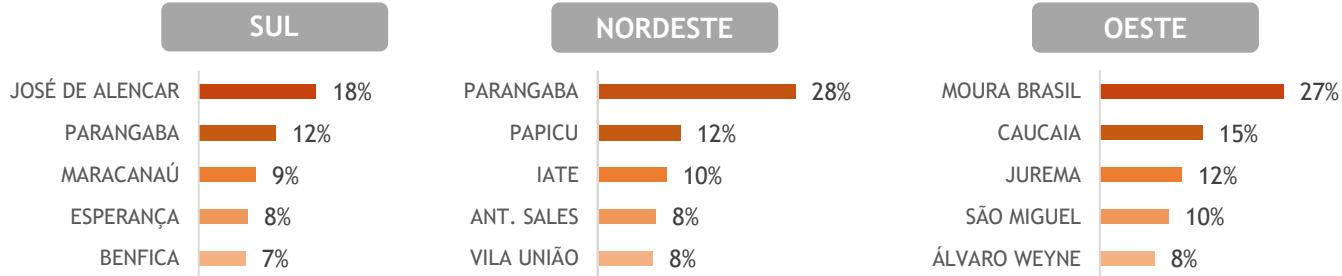
Tal refinamento permite uma quantificação mais precisa do volume de passageiros, ajustando-se para as variações diárias de fluxo e as particularidades de uso entre diferentes grupos de usuários



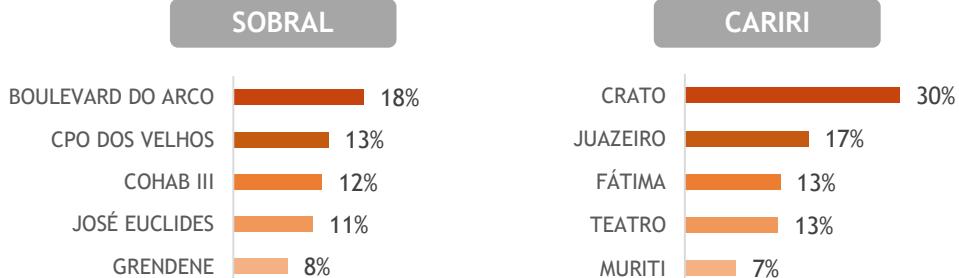
PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE ORIGEM

Considera-se estação de origem aquela onde o usuário inicia o seu deslocamento na linha metroferroviária. Os gráficos a seguir apresentam a proporção de passageiros que embarcam em suas correspondentes estações de origem, indicando as cinco mais demandadas de cada linha. Destaca-se a diferença de demanda da primeira para a segunda estação em todas as linhas.

LINHAS DA RMF



LINHAS REGIONAIS

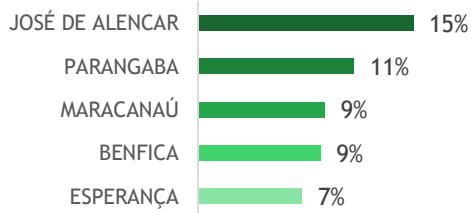


Entre o terceiro trimestre de 2024 e o de 2025, destaca-se a inclusão das estações Borges de Melo (Linha Nordeste), Cohab II (Sobral) e Muriti (Cariri) entre as 5 movimentadas, com a consequente saída das estações Borges de Melo (Linha Nordeste), Grendene (Sobral) e Padre Cícero (Cariri).

PRINCIPAIS ESTAÇÕES DE DESTINO

A 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 apresentam a proporção de passageiros que desembarcam em suas correspondentes estações de destino, indicando as cinco mais utilizadas para essa finalidade na Linha Sul e no VLT Sobral.

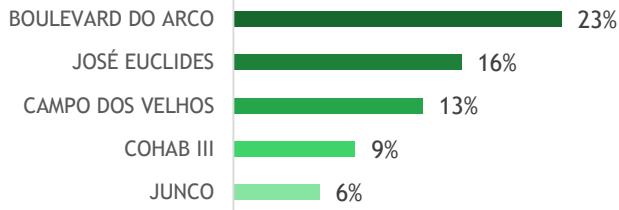
SUL



Entre 2024 e 2025, verificou-se que a estação Esperança passou a figurar entre as cinco mais importantes. Em contraponto, ocorreu a saída da estação São Benedito.



SOBRAL



Entre 2024 e 2025, verificou-se que a estação Junco passou a figurar entre as cinco mais importantes. Em contraponto, ocorreu a saída da estação Dom Expedito.

PRINCIPAIS LINHAS DE DESEJO

Tão importante quanto aferir os carregamentos da linha 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, os gráficos a seguir mostram os cinco principais pares origem e destino no 3º trimestre do ano de 2025.

SUL

JOSÉ DE ALENCAR  5,41% ESPERANÇA

JOSÉ DE ALENCAR  4,17% ARACAPÉ

PARANGABA  3,77% MARACANAÚ

JOSÉ DE ALENCAR  3,38% MARACANAÚ

PARANGABA  3,06% JOSÉ DE ALENCAR

SOBRAL

COHAB III  6,95% BOULEVARD DO ARCO

JOSÉ EUCLIDES  6,00% BOULEVARD DO ARCO

CAMPO DOS VELHOS  5,80% BOULEVARD DO ARCO

COHAB II  5,51% BOULEVARD DO ARCO

DOM JOSÉ  5,08% JOSÉ EUCLIDES



Na Linha Sul, as cinco linhas de desejo mais procuradas tiveram uma pequena variação com a inclusão da Parangaba – José de Alencar e saída da Maracanaú – Benfica. Sobral também passou por modificação similar com a entrada da linha de desejo Dom José – José Euclides e saída da linha Campo dos Velhos – José Euclides.



ORIGEM-DESTINO DA LINHA SUL ENTRE MUNICÍPIOS

A Linha Sul do METROFOR possui um forte caráter pendular especialmente conectando os municípios de Fortaleza e Maracanaú. Pra melhor compreender esse processo, as informações abaixo apresentam o percentual dos deslocamentos por origem e destino entre os municípios atendidos pela Linha Sul.

	FORTALEZA	MARACANAÚ	PACATUBA	TOTAL ORIGEM
FORTALEZA	44,25%	23,26%	5,42%	72,93%
MARACANAÚ	20,74%	0,73%	0,26%	21,73%
PACATUBA	5,02%	0,31%	0,00%	5,34%
TOTAL DESTINO	70,01%	24,30%	5,69%	100,00%



Destaca-se o predomínio absoluto das viagens internas, com o fluxo Fortaleza – Fortaleza liderando com 44,25% do total de deslocamentos no terceiro trimestre de 2025. Imediatamente após, sobressai a robusta conexão metropolitana: os fluxos Fortaleza - Maracanaú (23,26%) e Maracanaú - Fortaleza (20,74%) ocupam o segundo e terceiro lugar. Juntos, esses dois trechos somam 44% dos deslocamentos, evidenciando um intenso movimento pendular entre a capital e Maracanaú.

DISTÂNCIA DE DESLOCAMENTO

Considerando todos os pares origem e destino, os gráficos a seguir ilustram as distâncias dos deslocamentos realizados.

SUL

A distância máxima na linha Sul é de 23,5 km. No 3º trimestre de 2025, a distância média dos deslocamentos foi de 12,7km e 60% dos deslocamentos percorrem entre 0km e 13,6km, o que equivale a aproximadamente 13 estações.



SOBRAL

A distância máxima percorrida no VLT de Sobral é de 6,4 km. No 3º trimestre de 2025, a distância média dos deslocamentos foi de 2,7km e 60% dos deslocamentos percorrem entre 0km e 3,0km, o que equivale a aproximadamente 3 estações.



No mesmo período em 2024, os passageiros da Linha Sul e VLT Sobral tiveram praticamente as mesmas distâncias médias: 12,9 km e 2,7 km, respectivamente.

RECORDES DE DEMANDA



RECORDES DE DEMANDA

Na tabela abaixo, em que são demonstrados os recordes históricos das linhas operadas pela Companhia, verifica-se que a Linha Nordeste e o VLT Cariri foram os que tiverem desempenho além do esperado batendo recordes diários e mensais do ano de 2025. A Linha Nordeste inclusive atingiu seu melhor resultado de demanda desde o início da sua operação, o que contribuiu para que o METROFOR alcançasse o quinto melhor resultado de demanda mensal desde 2019.

	RECORDES DIÁRIOS		RECORDES MENSais	
	DESDE 2019	EM 2025	DESDE 2019	EM 2025
SUL	52.950 30/09/2019	40.912 27/06/2025	918.524 out/2019	873.906 jul/2025
NORDESTE	16.950 21/08/2024	15.335 08/07/2025	385.000 jul/2025	385.000 jul/2025
OESTE	10.900 23/12/2019	6.080 29/01/2025	225.680 jul/2019	136.181 jan/2025
SOBRAL	6.985 03/10/2019	4.071 14/05/2025	157.576 ago/2019	77.968 jun/2025
CARIRI	3.236 01/11/2023	3.200 18/07/2025	52.997 ago/2023	42.158 set/2025
TODAS AS LINHAS	79.444 02/12/2019	65.318 27/06/2025	1.567.624 out/2019	1.501.012 mai/2025

CONSIDERAÇÕES FINAIS



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o encerramento do terceiro trimestre de 2025, verifica-se que as linhas do METROFOR transportaram 12.337.628 passageiros. O terceiro trimestre foi marcado por estabilidade na operação do sistema metroferroviário do Metrofor, com uma leve retração no volume de passageiros, comparado ao mesmo período de 2024. Entre julho e setembro, foram registrados 4.348.487 embarques em todas as linhas, representando uma queda de 0,90% em relação ao mesmo período de 2024 — pouco mais de 39 mil passageiros a menos. A Linha Sul manteve-se como principal eixo da operação, com 2.544.976 passageiros transportados no trimestre — um aumento de 1,37 % frente ao ano anterior, o que corresponde a 59% da demanda total do Metrofor. A Linha Nordeste teve um expressivo aumento de 9,05%, enquanto as linhas regionais apresentaram quedas significativas. O VLT Cariri uma retração de 7,64% e o VLT Sobral 32,05%.

Quanto ao comportamento dos usuários, os padrões de uso tiveram variações. As terças-feiras foram os dias de maior movimento na maioria das linhas. A demanda seguiu concentrada nos horários de pico — entre 6h e 8h da manhã e das 16h às 19h , sugerindo forte associação com deslocamentos para trabalho e estudo. No aspecto tarifário, a tarifa inteira permanece como a mais utilizada. Contudo, observou-se queda na participação da meia-passagem e nas gratuidades, principalmente na Linha Sul. Nessa linha, a gratuidade caiu de 16,1% para 15,0% dos embarques, apesar do avanço do Vai&Vem que cresceu mais de 20% entre os terceiros trimestres de 2024 e 2025. Esse programa respondeu por 2,04% da demanda na Linha Sul e 0,31% na Linha Oeste. Outro destaque foi a integração com bicicletas que cresceu mais de 35% e ultrapassou a marca dos 30 mil embarques no trimestre.

Em resumo, mesmo com uma leve retração no número total de passageiros, o sistema Metrofor segue se consolidando como um serviço público essencial para a mobilidade na Região Metropolitana de Fortaleza e em cidades do interior do Estado. A operação contribui para a inclusão social, redução de impactos ambientais e estímulo à multimodalidade no transporte.

