



BRASILIANAS

William França
brasilianas.cm@gmail.com

Metrô-DF parece sofrer da 'Síndrome da Janela Quebrada'

Estações do metrô desgastadas, mal cuidadas e mal sinalizadas ficaram com sinais mais evidentes após a troca da gestão na Rodoviária do Plano Piloto, até então o 'patinho (mais) feio' do DF

As coisas não estavam lá muito boas, mas pareciam que estavam até funcionando direito. Mas bastou mudar o parâmetro de comparação para que se evidenciassem as falhas e problemas, alguns graves até.

Caro leitor de "Brasiliianas", não fique confuso. Explico: até um mês atrás, a Rodoviária do Plano Piloto era sinônimo de terminal de passageiros do DF mais sujo, confuso, cheio de ambulantes, mal sinalizado e tudo o mais que não funciona ao mesmo tempo- agora.

Em 30 dias, tudo mudou. Aquele terminal de antes não é, agora, nem de longe, o mesmo... A Concessionária Cathedral investiu, mudou e conseguiu metas em curtíssimo prazo inimagináveis até, como colocar todas as 12 escadas rolantes funcionando ao mesmo tempo. Isso, após 27 anos de funcionamento irregular.

Embora não esteja aberto um concurso público com tal finalidade, esta coluna já elegeu (sem dificuldades) o mais novo terminal "patinho feio" da cidade: a Estação Central do Metrô-DF. Que desemboca na Rodoviária do Plano Piloto. Mas, infelizmente, ela não está só, embora seja a pior delas, no momento.

E onde entram as tais 'janelas quebradas'?

Vamos lá. Segundo a "síndrome da janela quebrada", ou teoria das janelas quebradas, de James Q. Wilson e George Kelling, relatada em 1982, "a desordem visível, como lixo, pichações, janelas quebradas e outros sinais de negligência, cria um ambiente que sinaliza que a área não é importante ou que não há supervisão. Isso, por sua vez, encoraja mais desordem e, eventualmente, crimes."

Partindo dessa ideia, o que transparece é que o Metrô-DF deixou de lado a conservação e manutenção da Estação Central (sobretudo) porque, aparentemente, ela estava melhor do que a vizinha Rodoviária do Plano Piloto. Mas, como agora lá (na Rodoviária) a situação é completamente outra, se evidenciam problemas que não eram vistos, ou não eram notados, porque antes "o quintal do vizinho estava mais sujo".

Alguns exemplos:

1) Há várias paredes com as pastilhas soltas ou faltando pedaços. Essa questão não é (ou era) exclusiva do Terminal Central. Na Estação Galeria a situação era tão grave que houve até reclamação do Palácio do Buriti, e ela agora está passando por uma reforma.

2) As paredes da Estação Central estão empoeiradas. Sujas, mesmo. Há até mesmo manchas que parecem cocô de pássaros, impregnados na parede. A troca da iluminação (foram instaladas lâmpadas de LED mais potentes) fez destacar a sujeira acumulada, as teias de aranha, os restos de fuligem e os sinais de desgaste da manutenção.

3) Há pelo menos dois meses, uma das catracas de entrada está com defeito. Em vez de



Parede descascada no Terminal Central, o de mais movimento do Metrô-DF



Parede da estação do Terminal Central com resíduos semelhantes a fezes de aves, grudadas na parede



Pastilhas caídas, bem na entrada da Estação Central

conserto, o que se vê é uma "obra de arte" feita com fita de bloqueio. E se juntam às lixeiras sem tampas (quando existem).

4) Os elevadores do Metrô vivem desligados. O da Estação Central - segundo a empresa - é vítima de "ataques de vandalismo". Agora que os da Rodoviária estão funcionando, quero ver qual será a justificativa. Mas o problema dos elevadores e escadas rolantes não se restringe ao Terminal Central. Há relatos em Samambaia e em Ceilândia de equipamentos parados há tempos. Por falta de manutenção.

5) Se um turista ou um novo morador na cidade precisar se orientar com base nas (pouquíssimas) placas de orientação (de orientação, mesmo???) que estão dispostas no terminal, não vai achar nenhuma informação. Até porque, elas estão quase ilegíveis, além de (muito desatualizadas). Mas essa calamidade não é exclusiva do Terminal Central.

No Terminal Asa Sul, que recebe as linhas de ônibus com os visitantes que vêm do Aeroporto de Brasília, a situação é muito mais dramática. Há mofo e lodo

nos papéis informativos, que são muito, muito antigos. Eles, por exemplo, indicam que nenhuma estação em Ceilândia está operacional (ou seja, não está concluída). Com base nisso, dá pra calcular que este painel está lá há 19 anos, sem ser atualizado. Isso porque em 2006 essas estações começaram a operar.

6) A Rodoviária do Plano Piloto ganhou painéis "padrão Aeroporto" para a informação dos horários das linhas dos ônibus. Pois o Metrô, depois de pelo menos três anos fazendo uma licitação ao custo de R\$ 13,7 milhões, concluiu somente em abril (agora, recentemente) o seu novo sistema de informação. Pois bem... já está com pane. Na Estação Furnas, por exemplo, os painéis estão há uma semana desligados. Sem informação. E sem explicação.

7) Os tótems que indicam o nome das estações seguem "o padrão" das demais estruturas do Metrô-DF: enferrujadas, apagadas e com cara de abandono.

Consta do Relatório de Auditoria do Metrô-DF de 2024, documento público que está no portal da empresa, que deve ser feita



Na estrutura metálica, há furos nas vigas de sustentação, causados pela ferrugem



Detalhe de um dos painéis "de orientação" do Terminal Asa Sul, mofado e desatualizado



Painéis digitais de informação, na Estação Furnas, em Samambaia, passaram pelo menos uma semana desligados

uma licitação para uma nova proposta de comunicação visual para as estações. Estamos em julho e, até o momento, não consta nenhuma providência neste sentido.

Piora para os passageiros, melhora para os investidores

Falando em Relatório de Auditoria de 2024, o do ano passado dá uma mostra de como anda a situação na empresa. De 59 dados operacionais avaliados pelos auditores, 37 apresentaram piora em relação a 2023 - ou seja, 62% dos quesitos avaliados tiveram piores desempenhos no ano passado.

Entre eles, estão o número de passageiros transportados, de viagens programadas e realizadas, de quilômetros percorridos - além de todos os itens relacionados a receita por tarifas dos usuários pagantes.

Houve alento (ou seja), melhoraram 18 itens - mas não aqueles de interesse dos passageiros. Pelo contrário, o que ficou melhor foi o repasse de pagamento para os investidores no capital da empresa (que é o próprio GDF) e o superávit financeiro.

E não é apenas "Brasiliianas" e são os dados da Auditoria que indicam que os passageiros estão deixados de lado. O último relatório da Ouvidoria do Metrô (que é de março, ou seja, de quatro meses atrás, o que indica pouca transparência na gestão da empresa) afirma categoricamente: "Durante o mês (de março de 2025), houve um aumento significativo de queixas relacionadas à superlotação e lentidão, atribuídas à baixa oferta de trens. Os gráficos apontam um alto índice de reclamações, principalmente por falhas operacionais no sistema.

Entre os principais pontos de insatisfação, destaca-se a recorrente quebra de elevadores nas estações, além de críticas frequentes ao atendimento prestado pelos empregados nas estações."

Talvez se o presidente do Metrô-DF, Handerson Cabral (que se auto-intitula o "CEO do Metrô") usasse o sistema que preside, esses problemas poderiam ser minimizados. Handerson afirmou a "Brasiliianas" que usou o Metrô que preside "por duas vezes", desde 2019, pois prefere usar o carro oficial.

Problema vai além da sujeira nos terminais

Problemas no Metrô-DF não se resumem às estações sujas. A única travessia para pedestres sobre os trilhos na linha Samambaia (que fica entre as estações Samambaia Sul e Terminal), entre as QRs 108 e 110 Sul, segue abandonada ao tempo - e, conseqüentemente, à ferrugem e à deteriorização.

Não é difícil de constatar que a estrutura metálica está totalmente corroída. Vários pontos das vigas estruturais têm furos (buracos, mesmo!) e, em vários pontos, a tela de proteção metálica recebeu remendos com tela de galinheiro (aquela mesmo!) e ainda assim tem buracos.

Do lado residencial, a estrutura tem acesso sem calçadas. Do lado oposto, voltada para o linha de energia de Furnas, há um lixão. O passageiro atravessa a passarela e, ao chegar do outro lado, tem de desviar de lixo e entulho.

A passarela está lá desde que aquela linha do Metrô foi inaugurada, em 1998. Desde 2015, não consta nenhuma menção à reforma ou melhoria daquela passarela nos relatórios de Administração da empresa, disponíveis na Internet. Antes desse prazo esses relatórios não são públicos.

Daí pode-se concluir que há pelo menos 10 anos não houve qualquer ação de melhoria ou de correção naquela travessia. Agora, no último relatório, aparece como "nova demanda" a construção de nova passarela com rampa de acessibilidade em substituição a passarela existente no trecho de Samambaia.

Afirma o texto que é "prioridade para 2025" as seguintes meta (que recebeu o número 17, dentre 28): "Concluir a licitação, contratar a empresa, iniciar e concluir a análise do projeto executivo, iniciar e concluir a obra.

Estamos em julho. Até este momento, sequer houve a publicação do edital de licitação. Dificilmente essa meta será alcançada pelo Metrô-DF.

Metrô cria Diretoria de Planejamento com 46 cargos e salários de R\$ 15 mil

A Câmara Legislativa do Distrito Federal aprovou proposta do GDF e o governador Ibaneis Rocha (MDB) sancionou no último dia 29 de maio a alteração da Lei de Diretrizes Orçamentárias do DF, possibilitando a criação de 46 cargos em comissão no Metrô-DF, com salários de R\$ 15 mil, para a instalação de uma nova Diretoria de Planejamento. A proposta prevê um impacto financeiro de R\$ 6,4 milhões em 2025, R\$ 9 milhões em 2026 e R\$ 9,5 milhões em 2027.

Segundo o Metrô-DF, "a nova diretoria nasce com a missão de coordenar áreas essenciais, como estudos; planejamento estratégico e institucional; inovação tecnológica; meio ambiente e sustentabilidade, assegurando que a estrutura organizacional esteja alinhada com as necessidades operacionais atuais e futuras."