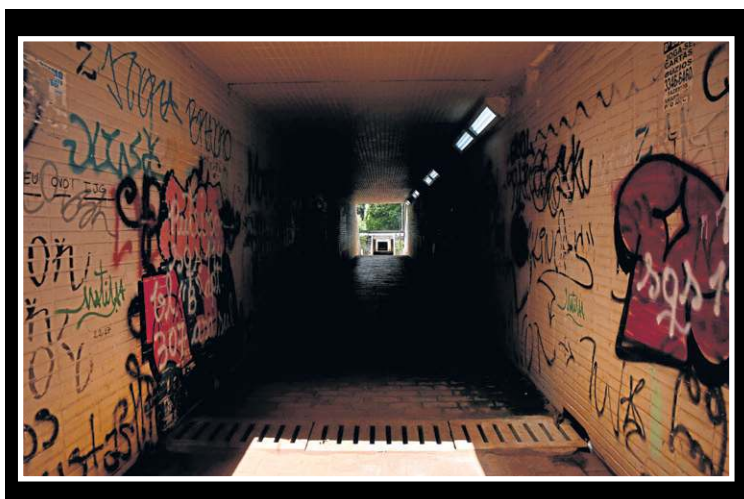
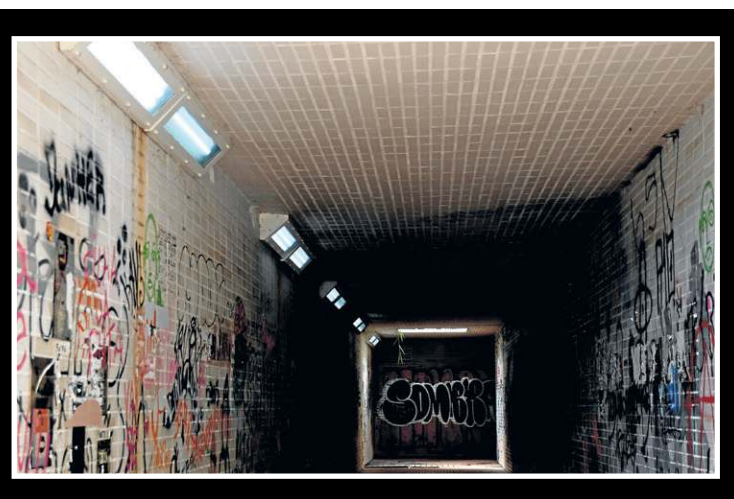






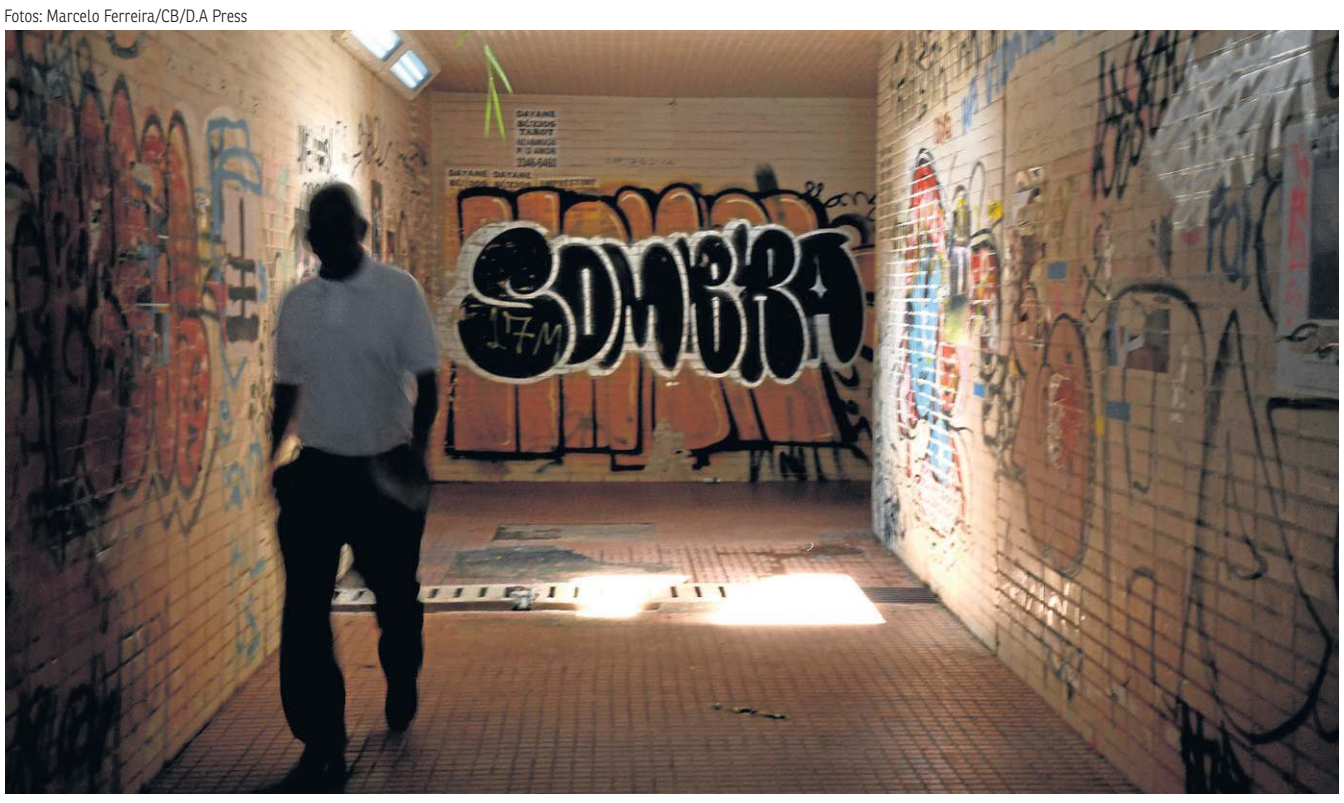
Passagens da 116 Sul e da 110 Sul estão vandalizadas e às escuras. Nas mais antigas, usuários reclamam da dificuldade de acesso para pessoas em cadeira de rodas e com dificuldades de mobilidade

Travessias marcadas pela insegurança

Correio foi às 16 passagens subterrâneas da via e encontrou problemas de iluminação, mau cheiro, falta de acessibilidade e poucas câmeras. Usuários reclamam da falta de segurança, enquanto GDF diz estar investindo na solução do problema

» ANA CAROLINA ALVES
» BEATRIZ MASCARENHAS
» ADRIANA BERNARDES

Fotos: Marcelo Ferreira/CB/D.A Press



Depredação, buracos e forte odor de urina são alguns dos problemas enfrentados por usuários, como na passagem da 110 Sul

Escuridão em plena luz do dia, mau cheiro, fezes e medo de assaltos marcam a rotina de quem precisa usar as passagens subterrâneas do Eixo Rodoviário, o Eixão. Atravessar entre os carros para fugir da insegurança dos túneis é uma roleta russa praticada por trabalhadores ao longo de décadas e que custa a vida de muitos deles.

Esta semana, uma sentença da Justiça que obriga o GDF a reduzir a velocidade do Eixão — de 80 km/h para 60km/h — e a instalar radares, para garantir a segurança de pedestres e motoristas, dividiu condutores, especialistas e autoridades.

Ao longo da manhã de ontem, uma equipe do **Correio** percorreu os túneis de cada uma das 16 passagens de pedestres do Eixão e entrevistou dezenas de usuários. O forte odor de urina é marcante em passagens como a da 102 e a da 104 Norte, mas está presente em pelo menos nove túneis.

Das 16 passagens subterrâneas percorridas pelo **Correio**, quatro tinham luminárias quebradas (piscando ou sem o difusor), como na 114 e na 116 Norte, além da 116 e 112 Sul. Nas demais, luzes fracas e amareladas iluminam o caminho de quem passa no local. Apenas quatro passagens contam com câmeras: na Asa Norte, entre as quadras 103 e 203, e na Asa Sul, entre as quadras 101/201, 103/203 e 105/205.

Em cada extremidade das oito passagens subterrâneas na Asa Sul, as íngremes rampas construídas na década de 1960 impossibilitam a subida ou descida em cadeira de rodas e dificultam o acesso de pessoas com outros tipos de dificuldades de mobilidade. Diferentemente dos túneis da Asa Norte, que foram finalizados posteriormente e possuem rampas com inclinações mais suaves ao lado das escadas.

Insalubridade e medo

Eduardo Negreiros, de 21 anos, usa diariamente a passagem subterrânea da 102 Norte e conta que as luzes ficam ligadas pela manhã, mas são insuficientes para enxergar o que há à frente. Com um celular e muita coragem, ele liga a lanterna e realiza a travessia. Do ponto de vista do estudante, a mudança de velocidade da via trata apenas o efeito colateral. "Essas passagens são perigosas e precarizadas. A quantidade de acidentes pode até diminuir, mas ainda vai ter gente querendo atravessar quando não pode", destacou. O pai do estudante já foi assaltado em uma passagem do Plano Piloto. Para Eduardo, morador de Planaltina, ter seguranças nas passagens, ou mesmo algum tipo de policiamento, seria o ideal para torná-las menos perigosas.

Trabalhando na Galeria dos Estados, a contadora Deysiane Macario, 26, passa ao menos três vezes por semana na passagem subterrânea da 102 Sul, quando não consegue chegar ao trabalho pela W3. "Eu evito ao máximo passar por aqui, é muito escuro e não dá pra ver quem está do outro lado", descreveu Deysiane. Dominada pelo medo de ser assaltada ou violentada no túnel, ela conta que já atravessou a pista entre os carros. "À noite é muito menos arriscado para mim atravessar por cima do que é por baixo. Não tenho coragem de acessar a passagem subterrânea quando está tudo escuro", relatou.

Já o entregador Euler Idelfonso, 31, passa pelo túnel da 107 Norte diariamente e relata não se deixar tomar pelo medo da criminalidade no local. "É perigoso, mas por estar aqui todo dia, já não fico tão inseguro", descreveu. Para ele, à noite é o turno mais perigoso, especialmente nos túneis cuja as luminárias não funcionam. O maior incômodo para o morador de Planaltina é o forte cheio de urina no local, além das fezes humanas que ele encontra no caminho. "Tem morador de rua que faz suas necessidades por aqui, e acho que a limpeza não é frequente", reclamou.

Beatriz Mascarenhas/CB/D.A.Press



Deysiane Macario relata sentir muito medo de atravessar a passagem

Beatriz Mascarenhas/CB/D.A.Press



Elizane Alves de Oliveira conta que já encontrou uma poça de sangue no local

Beatriz Mascarenhas/CB/D.A.Press



Eduardo Negreiros opina que deveria haver mais segurança nas passagens

Alternativas

O secretário-executivo do Instituto Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT), Wesley Ferro Nogueira, apontou a falta de segurança e de manutenção das passagens subterrâneas como um dos fatores que levam os pedestres a atravessar o Eixão diretamente pela pista. Segundo ele, os túneis que dão acesso às estações de metrô na Asa Sul são referências de infraestrutura, com espaços amplos, piso adequado, iluminação e vigilância. O mesmo padrão, na avaliação dele, deveria ser adotado nas demais passagens, especialmente na Asa Norte.

"É um desconvite para a travessia por baixo. Insegurança, mau cheiro, malcuidada, piso inadequado e escorregadio", destacou. Para Wesley, a redução da velocidade máxima de 80 km/h para 60 km/h é indispensável e poderia ser acompanhada de um projeto experimental de faixas de pedestres e semáforos em pontos estratégicos, sobretudo na Asa Norte, além de fiscalização por radares.

Professor do Instituto de Ciência Política da Universidade de Brasília (UnB) e coordenador do Observatório das *Metrópoles* em Brasília, Thiago Trindade defendeu a instalação de semáforos como alternativa para garantir a travessia segura de pedestres no Eixão. "O semáforo é uma opção viável e menos custosa. Vai segurar um pouco a fluidez do trânsito? Vai. Mas depende da cidade que a gente quer: uma cidade mais segura para todo mundo, especialmente para os pedestres, ou uma cidade com trânsito mais acelerado", argumentou.

O engenheiro Wilde Cardoso Gontijo Júnior, coordenador da associação Andar a Pé — O Movimento da Gente, defendeu a implantação de travessias em nível no Eixão, com faixas de pedestres e semáforos instalados a cada 750 metros, próximos às atuais passagens subterrâneas. A proposta do engenheiro também prevê a redução da velocidade máxima de 80 km/h para 60 km/h e a adequação do canteiro central ao modelo dos Eixinhos. Segundo ele, a alternativa é apontada como a mais adequada em uma avaliação apresentada no livro As Travessias do Eixão, organizado pela associação e publicado em 2024.

"Um dos capítulos do livro prova que essa velocidade reduzida não provoca congestionamentos, diminui o número de sinistros de trânsito e, consequentemente, de vítimas, além de permitir um melhor uso da capacidade do Eixão", disse.

Medidas

O Governo do Distrito Federal (GDF) afirmou que vai recorrer da decisão e defendeu que a velocidade no Eixão é correta e deve ser mantida, de acordo com estudos técnicos feitos no local. Além disso, o governo ressaltou que vêm trabalhando para melhorar as condições das passagens subterrâneas da via.

O presidente do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF), Fauzi Nacfur Júnior, afirmou que, nos últimos anos, várias ações de melhoria foram implantadas nas passagens subterrâneas do Eixão. "Reforma das passagens, tanto estruturalmente quanto esteticamente, instalação de câmeras de monitoramento, limpeza diária, troca de luminárias", listou.

Segundo o presidente do órgão, as ações aumentaram a segurança dos pedestres e o uso das passagens subterrâneas. "O GDF continua realizando estudos, por meio dos órgãos competentes, para que possa aumentar cada vez mais a segurança e a qualidade das passagens", destacou.

A CEB Iluminação Pública (CEB IPes) informou que instalou luminárias com dispositivos antivandalismo nas passagens subterrâneas do Eixão para proteger os equipamentos e garantir a continuidade do serviço. Apesar da medida, a companhia relatou furtos recorrentes de cabos da rede subterrânea e de componentes dos postes de iluminação, além de episódios de vandalismo nos acessos. A CEB IPes orientou a população a comunicar falhas pelo telefone 155, pelo aplicativo Ilumina DF, pelo WhatsApp (61) 3774-1155 ou pelo site da companhia.

A Secretaria de Segurança Pública do Distrito Federal (SSP-DF) afirmou que o planejamento das ações nas passagens subterrâneas considera relatórios de inteligência e o mapeamento das chamadas manchas criminais, que identificam locais, dias e horários de maior incidência de delitos. Por meio da plataforma DF 360, que integra câmeras públicas e privadas, o órgão disse ampliar o monitoramento dos espaços.

Segundo a pasta, as passagens das quadras 101/201 e 103/203, na Asa Norte, e 101/201, 103/203 e 105/205, na Asa Sul, contam com quatro câmeras cada. "Medidas como videomonitoramento, iluminação adequada, visibilidade e conservação das passagens subterrâneas contribuem para inibir práticas criminosas e ampliar a sensação de segurança dos pedestres", destacou a secretaria. A pasta também informou que a Polícia Militar mantém policiamento ostensivo com viaturas e equipes de patrulhamento motociclístico nas duas regiões.

A Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap) informou que está executando um programa de manutenção das 16 passagens subterrâneas dos Eixos Sul e Norte, com investimento total de R$ 4 milhões. Iniciadas em junho de 2025, as intervenções custam entre R$ 350 mil e R$ 450 mil por unidade, conforme o estado de conservação. Segundo a pasta, até o momento, oito passagens foram entregues. Atualmente, as equipes trabalham na 109 Sul, com conclusão prevista até o fim de dezembro, e na 105/106 Norte. Os serviços incluem recuperação de pisos e paredes, pintura, troca de grelhas de drenagem e instalação de corrimãos.

Sobre a acessibilidade, a pasta explicou que as adaptações nas passagens da Asa Sul dependem de um novo projeto e da aprovação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Após as obras, a conservação cotidiana fica sob responsabilidade da Administração Regional do Plano Piloto, informou a Novacap.

O Serviço de Limpeza Urbana (SLU) disse manter um cronograma regular de limpeza das 16 passagens subterrâneas do Eixão. Na Asa Sul, o trabalho ocorre às segundas, quartas e sextas-feiras; na Asa Norte, às terças, quintas e sábados. As passagens próximas ao Hospital Regional da Asa Norte (Hran) e ao Hospital de Base recebem atendimento de segunda a sábado. Segundo o órgão, "o trabalho é realizado no período noturno e abrange também o interior das galerias, não apenas as entradas e saídas".