

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

RELATÓRIO DE VISITA TÉCNICA

TERMINAL RODOVIÁRIO DE BRAZLÂNDIA (RA IV)

1. Contextualização

A Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana – CTMU tem recebido queixas e denúncias de motoristas e cobradores (as) do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, sobre jornadas de trabalho exaustivas, sem intervalos adequados para descanso, alimentação e higiene, além de condições precárias de infraestrutura para realização dessas atividades nos terminais.

Há reclamações sobre o sistema de telemetria implantado, inicialmente, pela Pioneira, que controla a velocidade dos ônibus e supostamente está pressionando os trabalhadores a cumprir metas de viagens para não prejudicar a remuneração das empresas. Também existem relatos de situação de vulnerabilidade dos trabalhadores (as) terceirizados (as) nos terminais, que em alguns casos precisam descansar e fazer as refeições em espaços inadequados, como depósitos de produtos de limpeza.

No **Terminal de Brazlândia**, a visita constatou parte dessas situações, bem como outros aspectos operacionais e estruturais importantes.

A equipe – formada pelo deputado Max Maciel, presidente da Comissão, Fernanda Azevedo e Fernando Barbosa, respectivamente secretária e consultor da Comissão – iniciou a visita observando a área administrativa e conversando com a responsável pela administração do terminal, Ângela Solano, que apresentou informações sobre o funcionamento e gestão. Em seguida, realizou-se vistoria nas áreas físicas (banheiros, salas de apoio, bicicletários, circulação de pedestres e plataforma), registrando-se informações fornecidas por trabalhadores terceirizados e observações sobre as condições de uso. Também registramos informações sobre jornada de trabalho, escala e monitoramento de motoristas e cobradores, bem como sobre os fluxos de linhas e usuários.

2. Jornada de trabalho dos rodoviários (as)

A CTMU conversou com o despachante responsável pela supervisão dos funcionários da BsBus, concessionária operadora do terminal. Conforme as informações fornecidas, o terminal conta com 232 trabalhadores, divididos entre motoristas e cobradores. A jornada dos rodoviários é de seis horas, registrada em folha de ponto assinada e monitorada por GPS.

Os intervalos são de cerca de 15 minutos a cada três horas, sendo possível realizar-se até duas horas extras. A viagem¹ feita por algumas linhas leva até três horas e meia para ser

¹ Segundo os rodoviários, “viagem” é o percurso de sair do terminal, ir até o ponto final (como a Rodoviária) e retornar ao terminal de origem.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

concluída. A primeira saída do terminal ocorre às 4h00 e a última por volta das 23h00. Cada trabalhador faz em média duas viagens, mais uma “meia viagem”².

Conforme as informações prestadas pelo despachante, a única meta formal para os trabalhadores é o cumprimento das viagens programadas, sendo que atrasos e condutas “fora do comum” podem gerar advertências e encaminhamento para curso de requalificação. O despachante da empresa afirmou que a BsBus oferece aos funcionários, duas vezes por ano, treinamento voltado ao atendimento ao público e à condução segura.

3. Condições para descanso, alimentação e higiene dos rodoviários

Não há sala de descanso disponível. Segundo o despachante, houve tentativas de solução entre o sindicato e a empresa, mas não avançaram. Motoristas e cobradores trazem suas marmitas de casa, guardam na geladeira e aquecem no micro-ondas adquiridos por eles próprios (Figura 3). Para poderem fazer suas refeições sentados, recorrem a áreas improvisadas como assentos automobilísticos danificados ou bancos de concreto presentes na plataforma do terminal.

Em paralelo, foi registrada presença de pombos no forro, com fezes acumuladas em áreas internas, agravando as já precárias condições de alimentação e descanso por expor usuários e trabalhadores a riscos à saúde.

Existe apenas um bebedouro na plataforma, para o público geral, e um disponível na sala de supervisão da operação.

Ângela, servidora da Secretaria de Transporte e Mobilidade – SEMOB, designada para gerir os contratos das empresas que prestam serviços no terminal, informou que a secretaria construiu salas destinadas aos trabalhadores terceirizados da limpeza e da vigilância. Contudo, ela argumentou que como não existe obrigação legal para garantir a mesma estrutura a motoristas e cobradores, essa decisão fica a critério da concessionária que assume a operação do terminal, no caso, a BsBus. Até o momento, a empresa não providenciou espaço ideal para repouso e alimentação para os rodoviários.

Não há lanchonete em funcionamento no terminal. Conforme informado pela servidora, desde 2009, há uma promessa de instalação dessa estrutura, sem licitação efetivada.

4. Condições dos trabalhadores terceirizados

Trabalhadores da Limpeza, contratados pelo Grupo Interativa, relataram ter acesso regular a EPIs e aos produtos necessários para o trabalho, os quais ficam armazenados no espaço destinado à esperada lanchonete (Figura 4 e Figura 5). Há sala de descanso e alimentação, equipada com geladeira, micro-ondas, sofá, cadeiras e TV (Figura 6).

² Segundo os rodoviários, meia viagem é o termo utilizado para o percurso de um terminal a outro ou de um terminal à garagem, ou para o deslocamento sem embarque de passageiros.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Contudo, a carga de trabalho é considerada pesada devido à escassez de pessoal destinado ao terminal. A equipe atua em regime 12x36 e conta com apenas uma profissional por turno de 12 horas, e somente durante o dia, obrigando a trabalhadora escalada a adotar medidas improvisadas para realizar o serviço. Quando precisa limpar o banheiro masculino, ela precisa fechá-lo temporariamente; nesse momento, o vigilante permanece do lado de fora para impedir a entrada de homens. Assim, eles passam a utilizar o banheiro feminino e – de acordo com as informações relatadas – muitas vezes deixam o local em condições insalubres (por uso inadequado) mesmo depois de ter sido limpo, dobrando o esforço da trabalhadora responsável pela higienização. Soma-se a isso a recorrência de peças quebradas ou furtadas (como válvulas de descarga, torneiras e luminárias), além do uso inadequado das instalações por parte da população e dos próprios rodoviários.

5. Infraestrutura e funcionamento do terminal

A reforma do terminal começou há cerca de 60 dias e já contemplou pintura, telhado e ajustes de pátio e banheiros, com previsão de conclusão em 30 dias. Algumas salas permanecem em obra, incluindo a sala de vigilantes e o espaço que deverá virar lanchonete. Os mictórios do banheiro masculino estão interditados devido a entupimentos (Figura 10), problema que deve ser corrigido pela empresa contratada para a reforma, segundo a administradora do terminal.

Os paraciclos existentes são inadequados e um deles está posicionado de forma imprópria, inclusive ao lado de contêiner de lixo que impede o acesso (Figura 13 e Figura 15). Há demanda por modernização desse equipamento.

Na plataforma, existe espaço físico para dez ônibus estacionarem para embarque (Figura 17). Em horários de pico, a passagem fica estrangulada. A administração informou que considera ampliar a plataforma.

O terminal não possui estacionamento (Figura 18), nem calçadas acessíveis em seu entorno. Também foi constatada a ausência de faixas de pedestres e de sinalização vertical e horizontal para circulação segura de pedestres e usuários (Figura 19), pondo em risco a segurança viária.

O despachante da BsBus informou que o terminal realiza 314 viagens por dia, considerando todas as linhas. A linha indicada pela supervisão como a que apresenta maior superlotação é a circular 0.450, que faz o percurso Brazlândia (DF-180) / Setor O / Ceilândia Centro / Taguacenter (via Hélio Prates), especialmente nos horários de pico.

O posto BRB Mobilidade funciona das 5h às 21h, mas não possui placa de identificação externa (Figura 20). Durante a visita, havia uma funcionária disponível, porém dentro de uma sala totalmente fechada, dificultando, para usuários que não conhecem a rotina do terminal, demora ou não obtenção de orientação. A CTMU observou um cartaz fixado na porta do posto de atendimento, informando que **não há fornecimento de troco** (Figura 21). Importa ressaltar que essa medida contraria as Portarias SEMOB nº 78 e nº 101, ambas de 2024, que transferiram o uso

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

de dinheiro em espécie para os postos de comercialização do BRB, os quais devem estar distribuídos de forma ampla e acessível em todas as regiões do DF.

Além disso, o terminal não possui totens, nem informações fáceis e atualizadas sobre as linhas. Existem placas fixas com a sinalização acima dos boxes de embarque (Figura 22). Há câmeras de vigilância instaladas no terminal (Figura 23).

Em termos de operação segura, foi identificado ponto de grave risco no primeiro retorno localizado próximo à saída do terminal, que causa acidentes frequentes, sendo necessário melhorar a sinalização e o ajuste geométrico do retorno (Figura 24).

Foi detectado um ralo sem tampa na área de circulação (Figura 27), o que pode provocar acidentes.

Foi identificada inexistência da placa de especificação de data de fabricação e validade do ônibus nº 710873, da concessionária Bsbus, bem como constatado extremo excesso de poeira na parte interna de um ônibus de linha rural (Figura 30 e Figura 31), a ponto de inviabilizar a utilização dos assentos.

6. Observações finais

Foi informado que estão em discussão ajustes em linhas, inclusive a possibilidade de conexões mais rápidas a outros terminais, para desafogar o terminal de Brazlândia. Constatamos grande descompasso entre as reformas físicas e a qualidade do serviço percebida, pois falta sinalização adequada, não há condições ideais de apoio básico aos trabalhadores, para que façam repouso e alimentação durante os intervalos da jornada de; e não existe no terminal acessibilidade planejada para os usuários. Portanto, sem solução para essas questões, as melhorias estruturais promovidas perdem efetividade e desperdiçam investimento de recursos.

7. Propostas:

Com base nas constatações da visita técnica, propõem-se as seguintes medidas a serem implementadas pela Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB) em conjunto com as concessionárias, empresas terceirizadas e demais órgãos competentes, conforme o caso, com vistas à garantia ou melhoria das condições de acessibilidade, conforto, segurança e qualidade dos serviços no terminal:

- a) implantação de salas de descanso e refeitório com infraestrutura e mobiliários adequados para os trabalhadores rodoviários e de apoio (limpeza e vigilância) utilizarem durante repouso e alimentação;
- b) construção de calçadas acessíveis e estacionamento para veículos individuais, com vagas demarcadas para pessoas com deficiência e idosos; bem como instalação de sinalização horizontal e vertical, inclusive faixas de pedestres, nas travessias de acesso ao terminal;

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- c) instalação de bicicletário em local e com sinalização adequados; enquanto não realizada essa instalação, reposicionar e modernizar os paraciclos existentes; bem como implantação de sistema cicloviário conectado ao terminal;
- d) instalação da lanchonete no terminal;
- e) instalação de painéis eletrônicos que contenham informações atualizadas das linhas e respectivos horários;
- f) adequação do posto do BRB Mobilidade, mediante identificação do local, publicação do horário de funcionamento e fornecimento de troco, em cumprimento às Portarias SEMOB nº 78/2024 e nº 101/2024;
- g) controle e prevenção da presença de pombos, com limpeza, vedação e instalação de dispositivos repelentes;
- h) adequação do retorno viário localizado na saída do terminal, com ajustes geométricos, sinalização adequada e alteração do local do poste, se necessário, para eliminar o ponto crítico de risco de acidentes e dificuldade de manobra dos ônibus;
- i) fiscalização da frota e exigência de regularização ou substituição dos veículos sem identificação de validade ou vencidos, conforme regras de vida útil da frota do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF);
- j) avaliação e adequação da plataforma de embarque para comportar a demanda operacional e de usuários;
- k) conserto do mictório do banheiro masculino;
- l) reposição da tampa do ralo da área de circulação;
- m) avaliação e disponibilização, conforme o caso, de local para atendimento de primeiros socorros, e policial.

Brasília, 14 de novembro de 2025.

FERNANDO RESENDE

Consultor

Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana

FERNANDA AZEVEDO

Secretária

Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Lista de imagens:



Figura 1 - Área de acesso dos ônibus ao terminal.

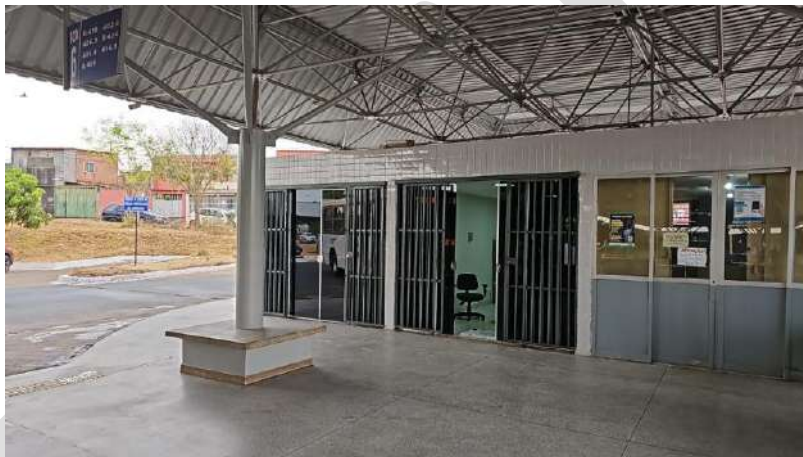


Figura 2 - Da esquerda para direita: sala dos vigilantes, sala de administração e sala do BRB Mobilidade.



Figura 3 – Sala sem cadeiras e bancos a serem utilizados durante a refeição pelos rodoviários.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 4 - Espaço previsto para instalação de lanchonete e que funciona para armazenamento produtos de limpeza.



Figura 5 - Espaço onde são guardados produtos de limpeza e higiene, sala prevista para lanchonete.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 6 - Sala de apoio funcionários limpeza.



Figura 7 - Identificação dos banheiros.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 8 - Banheiro masculino.



Figura 9 - Espaço para PCD do banheiro masculino.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 10 - Banheiro masculino com mictório interditado.



Figura 11 - Banheiro feminino.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 12 - Espaço para PCD no banheiro feminino.



Figura 13 - Paraciclo.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 14 - Contêiner de lixo tampando o paraciclo.



Figura 15 - Paraciclo.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 16 - Área de estacionamento para espera e para embarque dos ônibus.



Figura 17 - Área de embarque.



Figura 18 - Inexistência de estacionamento para veículos individuais.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 19 - Acesso sem faixa de pedestre e sinalização vertical.



Figura 20 – Posto de atendimento do BRB Mobilidade sem identificação, funcionando de porta fechada.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 21 – Posto do BRB Mobilidade com mensagem de não trabalharem com troco.



Figura 22 – Placas de sinalização de identificação de Box e linhas.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 23 - Câmera de segurança.



Figura 24 - Conversão dos ônibus dificultada pelo porte.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 25 - Rampa e piso tátil.



Figura 27 - Ralo sem Tampa, risco de acidente.



Figura 26 - Rampa.



Figura 28 - Ônibus que não aparece na planilha fornecida pela SEMOB.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 29 - Ônibus com vencimento para o próximo ano (2026).



Figura 30 - Ônibus de linha que passa pela zona rural.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 31 - Poeira nas poltronas ônibus que percorre linha rural.