



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE JORNALISMO

LUIZ BERTO NETO

**OS ACIDENTES DE CARRO EM JORNAIS DIGITAIS BRASILIENSES:
UMA ANÁLISE DOS VEÍCULOS *JORNAL DE BRASÍLIA*, *CORREIO
BRAZILIENSE* E *METRÓPOLES***

**Brasília,
2023**

Universidade de Brasília
Graduação em Jornalismo

LUIZ BERTO NETO

**OS ACIDENTES DE CARRO EM JORNAIS DIGITAIS BRASILIENSES:
UMA ANÁLISE DOS VEÍCULOS *JORNAL DE BRASÍLIA*, *CORREIO
BRAZILIENSE* E *METRÓPOLES***

Trabalho de conclusão de curso apresentado à
Universidade de Brasília como parte do
Projeto Final em Jornalismo e requisito parcial
para obtenção do título de bacharel em
Jornalismo.

Orientadora: Prof Rafiza Luziani Varão
Ribeiro Carvalho.

**Brasília,
2023**

Luiz Berto Neto

**OS ACIDENTES DE CARRO EM JORNAIS DIGITAIS BRASILIENSES:
UMA ANÁLISE DOS VEÍCULOS JORNAL DE BRASÍLIA, CORREIO
BRAZILIENSE E METRÓPOLES**

Trabalho de conclusão de curso apresentado à
Universidade de Brasília como parte do
Projeto Final em Jornalismo e requisito parcial
para obtenção do título de bacharel em
Jornalismo.

Orientadora: Prof Rafiza Luziani Varão
Ribeiro Carvalho.

BANCA EXAMINADORA

PROF^a DR^a RAFIZA LUZIANI VARÃO RIBEIRO CARVALHO
ORIENTADORA

PROF^a DR^a ANA CAROLINA KALUME MARANHÃO
EXAMINADORA

PROF^a DR^a NATHALIA COELHO DA SILVA
EXAMINADORA

Brasília,
2023

Aos mortos no trânsito.

AGRADECIMENTOS

À minha mãe, Janaina, por ter me colocado no jornalismo. À minha vó Bete, por seu apoio ininterrupto. Aos meus pais Samuel e Paulo pelo apoio tático. Ao casal Ana Júlia e Matheus por não terem se cansado de mim. E ao Gabriel, cuja atenção a detalhes me poupou um semestre.

Agradeço também à Faculdade de Comunicação por proporcionar experiências que me moldaram. E por fim, meu agradecimento à professora e orientadora Rafiza Luziani Varão, cuja paciência e didática não conheço igual.

RESUMO

Este trabalho analisa a cobertura de colisões no trânsito em jornais digitais do Distrito Federal. A análise foi feita de acordo com os critérios estabelecidos por Goddard (2019) e foi aplicada aos jornais *Correio Braziliense*, *Jornal de Brasília* e *Metrópoles*. O objetivo é determinar se esses veículos, brasileiros, quando cobrem o tópico de colisões no trânsito, produzem matérias que possibilitem uma compreensão crítica do que normalmente é chamado de acidente de trânsito. Para tanto, foram utilizados como métodos a revisão bibliográfica e a análise de conteúdo categorial, conforme proposta por Bardin (2015). A análise foi de 45 matérias de jornal, sendo 15 de cada jornal. O trabalho aponta que os veículos brasileiros analisados não provêm os elementos necessários para uma percepção analítica do tema “colisões no trânsito”.

Palavras-chave: jornalismo digital, acidente, colisão de trânsito, Distrito Federal.

ABSTRACT

This paper analyzes the coverage of traffic crashes in digital news outlets in Distrito Federal. The analysis was made according to the criteria established by Goddard (2019) and was applied to the newspapers *Correio Braziliense*, *Jornal de Brasília* and *Metrópoles*. The goal is to determine if these vehicles, when covering the topic of traffic crashes, create news that make possible a critical understanding of what is commonly known as traffic accidents. To do so, the methods of literature review and categorical content analysis were utilized, as proposed by Bardin (2015). 45 news were analyzed, 15 from each newspapers. The paper suggests that the news outlets from Brasília which were studied do not provide the necessary elements for an analytical perception of the theme “traffic crashes”.

Key-words: digital journalism, accident, traffic crash, Distrito Federal.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Mudanças trazidas pelos decretos nº16645 e nº 17781	27
Quadro 2 - Padrões editoriais de cobertura de colisões no trânsito. Compara a linguagem comumente usada com a prática melhor e o porquê da mudança.	49

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Matérias em que houve aparição de contrafactuais nos jornais 36
analisados.

Tabela 2 - Matérias em que houve uso de linguagem não-agentivante e em que 38
houve foco na vítima

Tabela 3 - Matérias em que houve o uso de linguagem baseada em objetos. 41

Tabela 4 - Matérias em que houve o uso do termo acidente. 43

Tabela 5 - Resumo geral com todas as análises apresentadas anteriormente. 45

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1. SOBRE ACIDENTES	13
1.1. - O que é um acidente?	13
1.2. - A História do Acidente de carro	14
2. BRASÍLIA: CIDADE ACIDENTE	20
2.1. - O Sonho de Brasília	20
2.2. - J.K e a Indústria Automotiva	20
2.3. - Brasília Hoje	24
3. CAMPANHA PAZ NO TRÂNSITO	26
3.1. - A origem da campanha	26
3.2. - A Campanha	26
3.3. - Desdobramentos	28
4. METODOLOGIA DE ANÁLISE	29
4.1. - Estabelecendo critérios	29
4.1.1. - Contrafactuais	30
4.1.2. - Linguagem agentivante ou não agentivante	30
4.1.3. - Orientação da linguagem	31
4.1.4. - Foco do discurso	31
4.1.5. - Termos	31

4.1.6. - Enquadramento	32
5. ANÁLISE DO JORNALISMO DE TRÂNSITO NO DF EM VEÍCULOS DIGITAIS	33
5.1. - Contrafactuais	35
5.2. - Linguagem não agentivante e foco na vítima	36
5.3. - Linguagem baseada em objetos	39
5.4. - Termos: acidente e colisão	41
5.5. - Enquadramento episódico	43
5.6. - Não menção ao modelo de carro	44
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	47
REFERÊNCIAS	51

INTRODUÇÃO

No ano de 2019, foram registrados no Distrito Federal: um atropelamento a cada cinco horas e 53 minutos, um atropelamento fatal a cada quatro dias e cinco horas, um pedestre morto a cada quatro dias e sete horas e uma vítima ferida em acidente a cada 52 minutos (DETRAN, 2021, p. 25). No mesmo ano, morreram 334 pessoas no trânsito: 106 condutores de automóveis ou caminhonetes, 93 pedestres, 80 motociclistas, 19 ciclistas e 36 de outras causas (SECRETARIA DE ESTADO DE SAÚDE, 2019, p. 29). Sendo o problema complexo e multifacetado como é, é de se esperar que a violência no trânsito receba uma atenção especial nas redações de jornais brasilienses.

O presente trabalho se propõe a estudar como o fenômeno dos acidentes de trânsito são representados no jornalismo do DF em veículos digitais. Mais especificamente, se a linguagem utilizada pelos jornais é complacente ou crítica à violência no trânsito brasiliense. Portanto, o objetivo geral é determinar se o jornalismo digital brasiliense, quando cobrindo o tópico de colisões no trânsito, produz matérias cuja leitura seja apropriada para propiciar ao leitor uma compreensão crítica e razoável do texto apresentado. Isto é baseado nos estudos de recepção de mensagens por GODDARD (2019) e BRASCOMBE *et al* (1996). Estes estudos indicam que a linguagem, os termos e os dados utilizados nas matérias cobrindo acidentes (em geral) impactam a percepção do público quanto à atribuição de culpa, percepção do evento relatado como episódico ou recorrente e podem até mesmo incutir nos leitores uma percepção crítica da situação apresentada.

Os objetivos específicos, assim, são: 1) Determinar características gerais do jornalismo digital brasiliense na cobertura de colisões no trânsito; 2) Verificar nas matérias jornalísticas estudadas a presença ou ausência dos critérios de bom jornalismo de colisão elaborados por GODDARD (2019).

A escolha do tema do trabalho, cobertura jornalística de colisões no trânsito, se dá pelo impacto negativo do modelo rodoviário na qualidade e duração da vida dos brasilienses. Brasília, sendo uma cidade projetada para o bem estar do condutor, é um caso muito particular no cenário brasileiro. Além disso, a campanha *Paz No Trânsito* implementou mudanças de hábito, percepção pública e de jornalismo que tornam a situação da capital ainda mais estranha - para além de sua origem planejada e seu design inovador. De um lado, uma cidade projetada para o automóvel; do outro, a maior cidade do Brasil a tentar domá-lo até então, empoderando o pedestre.

A investigação da produção jornalística brasileira na temática do trânsito permite uma compreensão um pouco melhor do fenômeno da violência no trânsito, da percepção pública do objeto automóvel (e do pesado fardo econômico, social e de saúde que este traz consigo), da prática de jornalismo local e até mesmo da ideologia carrocentrista vigente no Distrito Federal.

Para a realização da análise, foram utilizados dois métodos. A primeira é a da revisão bibliográfica. Esta permite situar o objeto de pesquisa em seus âmbitos históricos, econômicos e locais. A segunda é a análise de conteúdo categorial, como proposta por BARDIN (2015). A última foi escolhida por permitir uma reorganização dos documentos estudados de maneira a facilitar análises e inferências.

Os documentos em questão são 45 matérias jornalísticas extraídas dos jornais *Correio Braziliense*, *Jornal de Brasília* e *Metrópoles*. Foram escolhidas 15 matérias de cada jornal em suas versões digitais para análise. A escolha dos jornais se deu por serem os três maiores veículos de jornalismo locais em formato digital. Já a escolha pelo formato digital se deu pela facilidade de acesso e busca. A amostra de 15 matérias de cada é suficiente pois o trabalho tem natureza qualitativa, e não quantitativa. Para a escolha das matérias, foi utilizado o buscador dos próprios jornais. A busca foi pelas palavras chave “colisão” e “atropelamento” foram escolhidas em ordem de data mais próxima. Finalmente, elencadas as matérias a serem analisadas, aplicou-se as categorias determinadas por GODDARD (2019) ao determinar critérios de bom jornalismo na pauta de colisão no trânsito.

No primeiro capítulo, “Sobre Acidentes”, é feito um esforço de conceituação do termo “acidente”. Para tanto, é feito um histórico do termo, tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos. No segundo capítulo, “Brasília: Cidade Acidente”, é debatida a situação do automóvel na cidade de Brasília, passando por seu desenho carrocêntrico, políticas industriais do governo Juscelino Kubitschek, levando à situação recente. No capítulo 3, “Campanha Paz No Trânsito”, se elabora sobre a campanha encabeçada pelo jornal *Correio Braziliense* visando a diminuição das mortes no trânsito, e as consequências positivas da campanha.

1. SOBRE ACIDENTES

1.1. O que é um acidente?

É necessário começar este trabalho estabelecendo a que nos referimos ao usar o termo “acidente”. Há uma diferença entre os usos casuais, técnicos, judiciais e jornalísticos que podem causar discrepâncias de entendimento. O termo acidente é usado em uma miríade de situações: alguém bateu o dedo mindinho na quina da mesa, uma criança derrubou um copo, um avião despencou no oceano, mineiros ficaram presos abaixo do chão, um motorista atropelou um ciclista, alguém deixou escapar um segredo. A tudo isto chama-se acidente. É notório que o próprio conceito de Acidente é uma questão problemática. O escopo deste texto se propõe exclusivamente a pensar sobre acidentes automotivos. O *Dicionário Aurélio* provê nove definições para a palavra. São pertinentes aqui três:

Batida; choque entre dois veículos ou entre um veículo e outra coisa e/ou pessoa; acidente de moto; acidente de trânsito;
Desastre; acontecimento trágico, infeliz que ocasione dano, perda, dor ou morte: o acidente matou sua filha.
Ocorrência, situação inesperada: encontrei-a por acidente. (DICIO, 2023)

Para o Detran-DF, caracteriza-se como acidente:

Todo evento não premeditado de que resulte dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou áreas abertas ao público. Pode originar-se, terminar ou envolver veículo parcialmente na via pública. (DETRAN - DF, 2021, p.1)

Na definição do DETRAN, não se enquadram eventos que acontecem “em garagens, chácaras, canteiros de obras ou outras áreas não abertas ao público” (DETRAN - DF, 2021). O órgão classifica como Acidente Fatal, “qualquer acidente de trânsito em que ocorra a morte de, pelo menos, uma pessoa até 30 dias após a data do acidente”. Portanto, é possível que, em um acidente com morte, também existam feridos” (DETRAN - DF, 2021, p.21).

No livro *There Are No Accidents: The Deadly Rise of Injury and Disaster: Who Profits and Who Pays the Price* (Não existem acidentes: o aumento mortal de lesão e desastre: quem lucra e quem paga o preço; tradução nossa), a autora Jessie Singer descreve o que a motivou a investigar mortes acidentais nos EUA.

Em primeiro de dezembro de 2006, seu amigo Eric Ng, professor de matemática e ativista, andava de bicicleta pelas ruas de Manhattan. Um motorista embriagado, dirigindo uma BMW a quase 100km/h o atropelou, lançando o corpo de Eric na calçada, onde ele morreu. Ao ser condenado, o motorista disse à corte: “Palavras não podem expressar o quanto eu sinto muito por este acidente que aconteceu” (SINGER, 2022, p. 10).

A autora conta que foi então que começou a registrar o quanto a palavra “acidente” era inapropriada e imprecisa para este tipo de acontecimento. Uma maneira de transformar um ato de negligência em um evento inevitável, imprevisível e sem culpados.

Singer (2022, p. 10) percebeu que esta rejeição ao termo era compartilhada por aqueles que já haviam se debruçado sobre o tema antes. Ela conta sobre um dos primeiros a pensar nas mortes no automóvel de maneira epidemiológica, ainda nos anos 1950:

O médico William Haddon, o administrador da National Highway Traffic Safety Administration [Administração Nacional Estadunidense de Segurança no Trânsito em Rodovias], chamou a ideia de que acidentes eram aleatórios e imprevisíveis, “o último folclore seguido por homens racionais.” Ele via como supersticioso chamar algo de acidente – um resquício de uma era em que muito da ciência era inexplicado e misterioso. Em Washington, DC, ele tinha um potinho em que qualquer um que chamasse uma batida de trânsito de acidente tinha que depositar dez centavos. (*Tradução nossa*)

Alguns veículos estadunidenses parecem estar numa transição de termos. A revista *Forbes*¹, o portal online *Vox*² e o jornal *New York Times*³ publicaram textos de opinião em apoio à mudança de *accident* (acidente) para *traffic crash* (batida de trânsito), embora não necessariamente o tenham adotado nas redações. Em 2016, um dos editores da AP Stylebook (guia gramatical seguido por vários jornais estadunidenses) anunciou que editores deveriam evitar o termo acidente, pois poderia ser lido como desculpabilizante da pessoa responsável (SINGER, 2022).

1.2. A História do Acidente de carro

Eis o mito fundante da batida automobilística no Brasil: no ano de 1887, José do Patrocínio retorna da França com uma invenção futurística: o Serpollet. Trata-se de um

¹ Disponível em :

<https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2021/05/17/its-crash-not-accident-road-collision-reporting-guidelines-issued/?sh=31354db52f2a>. Acesso em: 20 jun 2023.

² Disponível em: <https://www.vox.com/2015/7/20/8995151/crash-not-accident>. Acesso em: 20 jun 2023.

³ Disponível em:

<https://www.nytimes.com/2016/05/23/science/its-no-accident-advocates-want-to-speak-of-car-crashes-instead.html>. Acesso em: 20 jun 2023.

automóvel de três rodas movido a vapor. O veículo, que veio desmontado, era um triciclo movido a vapor. Assim teria dito Bonifácio:

Trago de Paris um carro a vapor... O Veículo do Futuro, meus amigos. Um prodígio! Léguas por hora. Não há aclives para ele: com um hábil maquinista vai pelo Corcovado acima, garanto a vocês, pelo Corcovado acima como um cabrito. Em meia hora faremos o trajeto do Largo do São Francisco ao Alto da Tijuca. Imaginem! É a morte de tudo, dos tálburis, dos carros, do bonde... até da estrada de ferro. Ficamos senhores da viação. É a fortuna. (RODRIGUEZ, 2020, p.1)

Olavo Bilac, amigo do mais novo proprietário de um automóvel do Brasil, foi convidado a pilotar a novidade. Saindo de Botafogo, os amigos teriam chegado a estonteantes 3 km/h antes de perder o controle em uma curva.

Patrocínio insistia com o machinista para que desse mais pressão e o poeta (Bilac) sorria desvanecido guiando a catastrophe através da cidade alarmada. Por fim, num tranco, o carro ficou encravado em uma cova, lá para as bandas da Tijuca e, para trazê-lo ao seu abrigo, foram necessários muitos bois e grossas correntes novas. Enferrujou-se. Quando, mais tarde, o vi, nas suas fornalhas dormiam galinhas. Foi vendido a um ferro velho. (RODRIGUEZ, 2020, p.1)

Infelizmente, não foi possível encontrar a fonte original dessas citações. Atribuídas a Coelho Neto no jornal *Correio da Manhã* em 1906, o texto não foi encontrado no arquivo on-line do jornal. O cronista João do Rio também descreveu o evento, dizendo que o veículo

[...] foi motivo de escandalosa atenção. Gente de guarda chuva de baixo do braço, parecia estarrecida com se tivesse visto um bicho de Marte ou um aparelho de morte imediata. Oito dias depois, o jornalista e alguns amigos, acreditando voar com trez kilometros por hora, rebentavam a machina de encontro às árvores da rua da Passagem (DO RIO, 1911, p.4).

João do Rio testemunhou a transformação da cidade do Rio De Janeiro ocasionada pela implementação do automóvel como chefe da estrada:

Para que a era se firmasse fora precisa a transfiguração da cidade. E a transfiguração se fez como nas fêrias fulgurantes, ao tan-tan de Satanaz. Ruas arrazaram-se, avenidas surgiram, os impostos aduaneiros cahiram, e triumphal e desabrido o automóvel entrou, arrastando desvairadamente uma catadupa de automóveis. Agora, nós vivemos positivamente nos momentos do automóvel, em que o “chauffeur” é rei, é soberano, é tyranno. (DO RIO, 1911, p.4)

Com o automóvel, vieram também as colisões, os atropelamentos e as falhas mecânicas. Nestas situações de conflitos, a sociedade encontrava novas formas de lidar com o problema. Mais importante para este trabalho: encontrava novas formas de *falar* sobre o problema. A princípio, falar de um atropelamento era uma história de assassinato. Os

narradores eram compelidos pela maneira como o automóvel mudou a hierarquia do transporte. Nunca antes os pedestres estiveram tão em risco.

Antes de carros, exceto por tomar cuidado ao andar próximo à traseira de um cavalo, ninguém te dizia como ou quando andar. Com a chegada do automóvel, e os semáforos e as leis de trânsito que seguiram, pedestres não apenas foram rebaixados e instruídos, mas mortos nas ruas em números estratosféricos. Não é estranho que estas pessoas, recentemente rebaixadas e extremamente em risco, acusassem homicídio.(SINGER, 2022, p. 25, *tradução nossa*)

Singer (2022) descreve como primeiro se retratavam atropelamentos nos Estados Unidos na década de 20 nos Estados Unidos, em que multidões incontroláveis linchavam motoristas depois de acidentes:

MULTIDÃO LINCHA MOTORISTA APÓS CAMINHÃO MATAR GAROTO; Policial, com revólver e cacetete, protege homem até chegada de ajuda
MULTIDÃO LINCHA MOTORISTA; Homem e mulher espancam operador de caminhão que amassou um rapaz mortalmente
CAMINHÕES MATAM 2 GAROTOS E MULHER; Motorista e ajudante foge de multidão de 500 quando garoto é atingido na Seventh Street
POLICIAL RESGATA UM; Aponta pistola contra multidão e leva fugitivo para a segurança(SINGER, p. 23, 2022, *tradução nossa*)

Foi necessário um esforço lobista da indústria automobilística para afastar os pedestres da rua e convencer a próxima geração que as ruas pertenciam aos carros. E como os carros eram um fenômeno inédito – ao passo que pedestres sempre foram os donos da rua –, foi necessário que alguém inventasse a ideia de que se podia andar errado (SINGER, 2022).

O conceito de *jaywalking* se refere a um pedestre imprudente que atravessa a rua de maneira desatenta e perigosa. No início do século XX, jornais estadunidenses utilizavam o termo *Jay Driver* para se referir a condutores irresponsáveis de charretes e carruagens – aqueles que dirigiam do lado errado da rua ou conduziam de maneira irresponsável. Foi estabelecido um paralelo com pedestres de conduta irresponsável, a estes chamavam *jaywalkers* (WEBSTER, 2023). A partir de 1925, a prática de andar na rua “perigosamente” seria criminalizada nos estados estadunidenses e batizada de *jaywalking*.

Nesta disputa pela narrativa, a imprensa estadunidense foi instrumentalizada pela Indústria Automobilística. Em 1924, a *National Automobile Chamber of Commerce* (Câmara Nacional do Comércio Automobilístico, em tradução livre) criou seu próprio serviço informativo de estatísticas de acidentes de carros e o disponibilizava gratuitamente para os jornais. O número de acidentes era acompanhado também por culpados: os motoristas, os pedestres, atos de Deus. Os únicos que não podiam ser culpados eram as empresas. Neste

presente aos jornalistas, se escondia um esforço de mudar a narrativa ao redor de atropelamentos. De muitas formas, foi um excelente investimento.

Em 1930, este poema foi publicado em uma revista automobilística estadunidense:

De todas as partes de carro
Que causam acidentes, sentimos
O que há de se culpar pela maioria seja
O louco atrás do volante.
(SINGER, 2022, p. 42, tradução nossa)

O conceito de “*nut behind the wheel*”⁴ consiste na ideia de que maus usuários são responsáveis pelos acidentes de trânsito. Um indivíduo ruim, através de um instrumento neutro, causa um resultado ruim (semelhantemente com o conceito de *armas não matam pessoas, pessoas matam pessoas*). No Brasil, a ideia de que o motorista é o cerne do problema da segurança no trânsito também vigora. Para Wright (1986), o brasileiro encara o acidente como um evento isolado e de culpa da vítima. Para o autor, não há no Brasil uma tradição de se pensar no acidente além do motorista. Wright explica também que foi um erro o abandono das ferrovias após a Segunda Guerra Mundial em favor das estradas.

O curta de Walt Disney, *Pateta no Trânsito* (*Motor Mania*, no original), de 1950, retrata a história do senhor Walker. Uma pessoa pacata, comum, um bom cidadão de inteligência razoável. Gentil, pontual e honesto.

O senhor Walker possui um automóvel e se considera um bom motorista. Mas, quando ele pega no volante, acontece um fenômeno estranho. O senhor Walker se deixa levar pela forte sensação de poder. Sua personalidade muda completamente. E de repente ele se transforma num monstro incurável, um motorista diabólico. O senhor Walker é agora o senhor Wheeler, um motorista. (DISNEY, 1950)

O curta retrata uma mudança brusca de personalidade que aconteceria em um homem razoável quando atrás de um volante. O filme expõe de maneira crítica a cultura do carro e retrata positivamente os pedestres e usuários de transporte público. O próprio *nut behind the wheel* pode ser entendido como o senhor Wheeler (senhor Rodas, na tradução do inglês). E até hoje a indústria automobilística se vale desta ideia para se esquivar da responsabilidade pela segurança no trânsito.

Foi necessária uma campanha publicitária concentrada pela indústria do carro para apagar o seu papel no acidente de carro - um que continua até hoje - para que todos parassem de demonizar carros e começar a comprá-los.

⁴ *Nut* em inglês pode se referir tanto à porca do parafuso quanto a um indivíduo louco. A jogada por trás de *nut behind the wheel* é que a peça mais perigosa do carro seria a porca do parafuso ou o maluco dirigindo.

Manufatores e vendedores de carros, produtores de peças de automóvel e empresas petroleiras lutaram contra restrições que ditavam como carros seriam construídos, redirecionando a ira relacionada aos carros às pessoas que andavam ou dirigiam (SINGER, 2022, p.26, tradução nossa)

Em 1956, Ralph Nader publicou o livro "*Unsafe at any Speed - The designed-in dangers of the automobile*" (Inseguro a qualquer velocidade - Os riscos imbuídos dos automóveis estadunidenses, tradução nossa). A questão principal tratada na obra era que o consumidor estadunidense estava comprando máquinas que iriam matá-lo. E o pior: os fabricantes já sabiam.

Uma razão principal porque o automóvel há continuado a única forma de transporte a escapar de uma significativa responsabilidade ao público é que o público nunca foi suprido de informação ou oferecido a qualidade de competição para permiti-lo fazer demandas significativas através do mercado e através do governo por um veículo seguro, não poluente e eficiente que possa ser manufaturado de maneira econômica. (NADER, 1956, p.14, tradução nossa)

O ativismo de Nader por automóveis mais seguros foi tão forte que ele foi convidado pelo Congresso estadunidense para depor contra a indústria automobilística. O resultado do inquérito foi o aumento da legislação e fiscalização sobre a manufatura de carros e a criação de órgãos de segurança nas estradas.

Não chegou o tempo de disciplinar o automóvel por segurança; esse tempo chegou mais de quatro décadas atrás. Mas isto não é causa para prolongar por mais tempo o que deveria ter sido realizado na década de 1920. (NADER, 1956, p.14, tradução nossa)

MacLennan (1988) separa em três períodos a noção de responsabilidade por batidas de trânsito nos Estados Unidos. De 1920 a 1960, a noção geral era de que a principal causa eram os motoristas. A época foi marcada pelo domínio quase que total da indústria automobilística nos esforços estatais de segurança no trânsito. Para MacLennan (1988), isto é característico de uma época em que a tecnologia era considerada uma força neutra na sociedade, sendo o uso humano o sozinho que determinava suas capacidades de agregar ou destruir. De 1960 até 1979, um novo paradigma surge: a melhoria da tecnologia como centro do esforço de segurança no trânsito. Fruto de pressão da sociedade civil (em especial médicos e engenheiros) e uma mudança na opinião pública gerada pelo ativismo, legislação mais estrita e órgãos de fiscalização foram fortalecidos. Além disso, os lucros recorde registrados pela indústria automobilística estadunidense permitiram a adaptação dos produtos a novos parâmetros de segurança. O mais marcante declínio na mortalidade no trânsito se dá neste

período. Já de 1979 em diante, houve uma desregulamentação, flexibilização da fiscalização e a saúde e prevenção passaram a ser tratada como *commodity*.

Hoje, a violência no trânsito é a principal causa de morte de crianças e adolescentes no mundo⁵. A cidade em que se ambienta este trabalho já foi a segunda capital nacional com mais mortes por atropelamento (DIÁRIO DO GRANDE ABC, 1999, p. 1).

⁵ Disponível em:
<https://www.paho.org/pt/noticias/28-10-2021-oms-lanca-decada-acao-pela-seguranca-no-transito-2021-2030>.
Acesso em: 06 jun 2023

2. BRASÍLIA: CIDADE ACIDENTE

Neste capítulo, será demonstrado como se deu o contexto atual de transporte viário na cidade de Brasília. Só com a historicização correta do fenômeno dos atropelamentos na cidade de Brasília é possível entender a cobertura midiática acerca do tema.

2.1. O Sonho de Brasília

Desde o Brasil Império, a posição da capital no Rio De Janeiro era considerada de difícil defesa, excessivamente exposta e o estado era considerado demasiado populoso (KUBITSCHKE, 2000, p.16). A constituição de 1946 previa:

Art 4º - A Capital da União será transferida para o planalto central do País.

§ 1º - Promulgado este Ato, o Presidente da República, dentro em sessenta dias, nomeará uma Comissão de técnicos de reconhecido valor para proceder ao estudo da localização da nova Capital.

§ 2º - O estudo previsto no parágrafo antecedente será encaminhado ao Congresso Nacional, que deliberará a respeito, em lei especial, e estabelecerá o prazo para o início da delimitação da área a ser incorporada ao domínio da União.

§ 3º - Findos os trabalhos demarcatórios, o Congresso Nacional resolverá sobre a data da mudança da Capital.

§ 4º - Efetuada a transferência, o atual Distrito Federal passará a constituir o Estado da Guanabara. (BRASIL, 1946, p.1)

O populista Juscelino Kubitschek, eleito em 1955, fez da construção de Brasília uma de suas promessas de campanha. O ideário nacional-desenvolvimentista requeria que se ocupasse o interior do país, tido na época como repleto de vazios demográficos.

Quando candidato, Juscelino Kubitschek havia apresentado um plano de metas a serem seguidos não só pelo Estado, mas também pelos setores industriais e a elite política. Foram quatro áreas focais no plano: energia, transporte, alimentação e indústria de base. Para este trabalho, o que mais interessa é o setor de transportes.

2.2. J.K e a Indústria Automotiva

Até a presidência de JK, a aquisição de automóveis no país era cara e seu uso era limitado.

Símbolo do crescimento econômico americano na década de 20, o automóvel apenas se popularizaria na América do Sul a partir da segunda metade do século XX. Embora os primeiros veículos importados já houvessem chegado à tempo em solo brasileiro, dificuldades estruturais, como estradas de rodagem, e o alto custo de compra e reposição de peças tornavam os automóveis artigos de luxo de um país essencialmente agrário. (GANSTER, 2023, p.82)

A indústria automotiva possui um caráter peculiar, que é o de aumentar drasticamente a demanda de indústrias “vizinhas”, como a da borracha, a de peças e a construção civil. Para o funcionamento de uma malha rodoviária, é necessária uma complexa rede de serviços e indústrias. Os nacionais desenvolvimentistas – é possível imaginar – já sabiam que a industrialização brasileira deveria ser por decreto e com pesados subsídios. Assim, por que não começar com uma indústria que trouxesse consigo outras? Já quando prefeito, Juscelino entendia o automóvel como sinônimo de futuro e começou a implementação de infraestrutura de carros:

Belo Horizonte era servida, no que diz respeito a vias de comunicação, apenas por estradas de ferro. Mas já havíamos entrado na era do automóvel, que iria requerer, dentro em breve, uma rede de estradas de rodagem. (KUBITSCHKE, 2000, p.36)

Para Ganster (2017 p.82), eram três as principais barreiras à adoção do sistema rodoviário no Brasil: a falta de infraestrutura para rodagem, baixa oferta de componentes para a manufatura de veículos e um alto custo de peças de reposição. O Plano de Metas demonstra a tentativa de superar esta realidade:

A meta 8 prevê a pavimentação asfáltica de 5.000 km de rodovias. Em 1956, a rede asfaltada federal era de 920 km; em 1960 estará aumentada para 5.920 km. A meta 9 prevê a construção de 12.000 km de novas rodovias de primeira classe. A rede federal era de 10.000 km em 1956, ficando assim aumentada, em 1960, para 22.000 km. (GANSTER, 2017 p.45)

Além disso, a meta 27 previa a implantação da indústria automobilística para produzir 170000 veículos nacionalizados em 1960. Ganster(2017) demonstra que a grande imprensa se colocava a favor da implementação da indústria automotiva no Brasil, variando apenas no nível de confiança que tinham no governo Kubitschek de efetivamente cumprir o plano. Segue um excerto do Jornal do Brasil:

O exame do problema nos leva a uma observação que nada tem de irônica ou capciosa: teremos mercado para a produção que anunciam? Onde estão as estradas brasileiras para consumir tantos carros programados em série?

Iremos exportá-los? Diante dessa produção anunciada, será o carro comum barato realmente a ponto de um homem de classe média que vive de salários poder adquiri-lo? Não há exagero em dizer que as respostas são negativas, pelo menos para um futuro próximo, e basta considerar que as desistências já começaram e o que restar se organizará em grupos e blocos de produção. E, assim, o mercado há de ser mantido em determinado preço. Este será, possivelmente, para milionários, não para o homem médio do Brasil, que sonhava com seu automovelzinho. Não vale a pena sonhar mais. (GANSTER, 2017, p. 107)

A construção de Brasília foi colocada como meta-síntese. A convergência do nacional-desenvolvimentismo, do modelo rodoviário e da eficácia do planejamento estatal se edificariam numa capital moderna.

A construção prévia de Brasília seria imprescindível para o êxito daquele ambicioso plano. Qualquer estrada deve ter um ponto de chegada, que justifique sua implantação. Não poderia dirigi-la para o interior, fazê-la rasgar a selva, sem um objetivo econômico. Seria insensato despender somas fabulosas apenas para se chegar a uma taba de índios. (KUBITSCHKE, 2000, p.97)

Em setembro de 1956 é lançado o concurso nacional de projetos para o Plano Piloto. Existem duas narrativas conhecidas acerca deste processo. O primeiro vem diretamente de JK em seu livro *Porque Construí Brasília*. Neste, conta que primeiramente imaginou lançar um concurso internacional para o desenho da nova capital, para aumentar a concorrência e obter o melhor projeto possível, mas acabou optando por um concurso nacional para que a essência nacional fosse melhor capturada (KUBITSCHKE, 2000, p.61). A outra narrativa vem de uma entrevista dada por Niemeyer à revista *Módulo*. Nesta, Juscelino teria pedido ao arquiteto que projetasse a nova capital do país, mas o último não teria achado correto devido à proporção do projeto e, assim, pedido que o presidente fizesse um concurso nacional (RODRIGUES, 1990, p.14).

Kubitschek (2000, p.62) conta que o concurso despertou grande interesse de arquitetos, urbanistas e firmas de engenharia:

Lembro-me de que quando fui ao Ministério da Educação - onde os trabalhos estavam em exposição — pude admirar em conjunto todos os projetos. Alguns impressionavam pelo arrojo; outros, pelo elaborado zelo com que haviam sido apresentados. O de M.M.M. Roberto, por exemplo, constituía uma deslumbrante obra de montagem. Tudo ali era bem feito, de forma a causar a melhor impressão nos julgadores. Outro, que me chamou a atenção, foi o da Construtec — firma de São Paulo —, composto em diversos elementos, com maquetes e quadros de alumínio. Segundo me informaram, essa firma de engenharia dispendera na elaboração do seu projeto cerca de 400 mil cruzeiros, o que era uma soma vultosa na época.

Embora os projetos fossem todos bonitos e elegantes, havia um que se destacava em absoluto. O modelo ganhador colocava a rodovia como seu caráter definidor. As estradas marcavam os traços da borboleta envisioneda por Lúcio Costa.

Ou um projeto era bom ou não era, e isso tornava-se evidente à primeira vista. Quando examinara os trabalhos, havia um que lhe chamara a atenção. Era o de Lúcio Costa. Fora apresentado sem qualquer preocupação de obter destaque. Estava numa folha de papel comum, desenhado à mão, com alguns rabiscos, e acompanhado de uma exposição, à guisa de defesa do projeto. Observando o que se encontrava na folha de papel surpreendera-se ao verificar que ali existia uma ideia, apresentada a título de sugestão. Tudo era pobre na apresentação — desleixo aliado à pobreza do material —, mas havia grandeza na concepção. Compreendera, num relance, que estava em face de um projeto que revelava genialidade. Solicitou que lhe traduzissem o texto da exposição e concluiu que o trabalho de Lúcio Costa merecia ser premiado. Nele, tudo era coerente. Racional. (KUBITSCHKE, 2000, p. 61)

O processo de rodoviarização implementado por Juscelino Kubitschek foi rápido, mas não completo. Em seu governo, a questão ferroviária foi encarada como complementar. Foram renovadas ferrovias e 1800 quilômetros de novas estradas de ferro foram construídas. A ideia era permitir o escoamento da produção agrícola e permitir acesso do país ao país.

Durante a ditadura militar, o modelo rodoviário é aprofundado e consolidado. As ferrovias e a classe ferroviária foram taxados como subversivos e ineficazes. A ditadura implementou medidas de destruição da malha ferroviária. A mais marcante foi a criação em da GESFRA - Grupo Executivo de Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos.

Entre 1965 e 1985, a rede ferroviária foi reduzida de 33.864 km para 29.777 km. Somente no período de 1966 a 1970, foram arrancados 3.926 km de caminhos de ferro. Na década de 60, foram destinados 80 % dos investimentos na área de transportes às rodovias. Os 20% restantes para as ferrovias, hidrovias, aerovias e oleodutos. (DE PAULA, 2014, p.188)

De Paula indica que o caráter de esquerda dos movimentos sindicais ferroviários fez com que os militares vissem neles uma ameaça. No dia do golpe, os ferroviários ocuparam a estação Barão de Mauá, só saindo com a notícia de que Jango havia deixado o país.

O movimento de retirada do sistema ferroviário foi bastante impopular. Um sistema mais caro, mais perigoso e excludente estava sendo implementado:

A desativação de ramais ferroviários não teria o sucesso esperado, não fosse o contexto do regime de exceção política. Ainda que consideremos o avanço da indústria automobilística e da construção de obras públicas, não seria possível explicar a decadência das ferrovias no Brasil somente por esses aspectos. É um conjunto de fatores que se inter-relacionam e formam um todo explicativo na questão da desativação: crescimento rodoviário, a “cultura do automóvel”, asfixia das ferrovias e extinção de ramais e o sufocamento sindical. (DE PAULA, 2014, p.192)

Brasília foi uma semente do movimento rodoviário. O golpe militar enfraqueceu, torturou ou exilou quem propunha a proteção ou implementação do sistema ferroviário. Na

verdade, a cidade até hoje privilegia o transporte rodoviário individual em seus orçamentos. Por muitos anos, seria uma das capitais onde mais se morre atropelado no Brasil.

2.3. Brasília Hoje

Como estabelecido, a cidade nasceu como semente da indústria automobilística nacional. Assim, o deslocamento de pessoas não foi, e não é, tratado como prioridade - o objetivo primeiro é o deslocamento de carros.

Até mesmo Brasília, cidade planejada, carrega em seu desenho traços que dificultam o acesso à cidade. O Plano Piloto, estruturado em grandes eixos rodoviários, abriga perfeitamente os veículos motorizados, mas pouco acolhe pedestres e ciclistas. Ruas sem calçadas e a péssima qualidade dos passeios existentes na capital da República reforçam o descaso do poder público para com o cidadão. Quanto mais se afasta do Plano Piloto, mais se ampliam as dificuldades de locomoção e transporte dos cidadãos. (CEFTRU et al., 2018, p. 43)

Para Nóbrega (2022), Brasília sofre com uma integração ruim entre transporte e o uso do espaço. Para Wright (1986), a cidade enfrenta alguns problemas na sua disposição, como avenidas largas e sem passagem para pedestres e superfícies de pavimentação muito lisas. Conta também que a ‘Ponte dos Estudantes’, em Brasília, que liga a Esplanada dos Ministérios à Avenida L2 Norte, é um dos viadutos mais patológicos do mundo” (WRIGHT, 1986, p.15).

O poeta brasileiro Nicholas Behr também comentou sobre uma das vias “patológicas” do Plano Piloto:

Nossa Senhora
do cerrado,
protetora
dos pedestres
que atravessam
o eixão
às seis horas
da tarde,
fazei com que eu
chegue
são e salvo
na casa da Noélia (BEHR, 2010, p. 46)

Até a data de produção deste Trabalho de Conclusão de Curso, o último Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito do DETRAN-DF era o de 2019. O relatório apresenta dados preocupantes: um acidente com morte registrado a cada um dia e dez horas; um acidente com ferido registrado a cada uma hora e dois minutos; um atropelamento a cada cinco horas e 53 minutos; um atropelamento fatal a cada quatro dias e cinco horas; um

atropelamento com ferido a cada seis horas e 14 minutos; uma vítima de acidente a cada 50 minutos; um pedestre morto a cada quatro dias e sete horas; um pedestre ferido a cada cinco horas e 51 minutos; uma vítima fatal em acidente a cada um dia e sete horas; uma vítima ferida em acidente a cada 52 minutos (DETRAN-DF, 2021).

No ano de 2019, no Distrito Federal, foram 8.609 acidentes de trânsito (DETRAN-DF, 2021, p. 34). A faixa etária mais vitimada é a de 20 a 29 anos. Também compõem o maior grupo de condutores em acidentes. Os mais atingidos são homens (11.766 homens para 2.922 mulheres e 541 não identificados). 7.834 condutores de automóveis se envolveram em acidentes, enquanto 665 ciclistas se envolveram com acidentes (581 homens para 78 mulheres e 6 não identificados). 90.90% dos ciclistas envolvidos com acidentes fatais eram homens, enquanto 55,45% dos ciclistas envolvidos com acidentes com feridos eram homens (DETRAN-DF, p. 52, 2021). No mesmo ano, 15 crianças de zero a nove anos de idade foram feridas em acidentes de trânsito. Para a faixa etária de dez a 17, o número sobe para 345 (DETRAN-DF, p. 75, 2021).

Novamente, é importante questionar a noção de acidente. Nas palavras de Jessie Singer (2022, p. 22): “Erro humano é uma falha. E condições perigosas são um ambiente”(tradução nossa). A ideia frequentemente repercutida é que a causa das batidas de trânsito são erros individuais, motoristas irresponsáveis ou simples falta de sorte. O que é importante considerar na análise situacional é que o ambiente do trânsito de Brasília cria condições tais que erros humanos se tornam fatais.

Os últimos números são tristes. Mas já houve piores. Em 1999, Brasília era a segunda capital nacional com mais mortes por atropelamento, com 430 mortes, ficando atrás apenas de São Paulo⁶. O maior fator de mudança entre 1999 e 2023 foi a campanha Paz No Trânsito.

⁶Disponível em:

<https://www.dgabc.com.br/Noticia/298158/brasilia-e-vice-campea-em-acidentes-de-transito-no-pais>. Acesso em 27 jun 2023.

3. CAMPANHA PAZ NO TRÂNSITO

3.1. A origem da campanha

Assim como no livro *There Are No Accidents*, previamente referenciado, a campanha Paz No Trânsito surgiu da experiência de uma jornalista com a natureza corriqueira e desinteressada do homicídio veicular nas ruas. Após ter de reportar mais uma morte por atropelamento, a jornalista do *Correio Braziliense* Ismar Cardona (falecida em 2007) imagina uma série de reportagens sobre violência no trânsito e consegue convencer seu editor a publicá-la.

No dia da publicação da primeira reportagem, uma fonte bem posicionada de Cardona lhe dá uma pauta exclusiva: o ministro dos transportes, Odair Klein, voltando do clube do Congresso, passou a direção para seu filho Fabrício Klein, que atropelou o pedreiro Elias Barbosa Júnior. Os Klein não pararam para prestar primeiros socorros e Elias morreu sozinho na pista do Lago Norte (SANTOS, 2008, p.49).

Catapultado por esse escândalo, o *Correio* publicou praticamente uma reportagem sobre violência no trânsito por dia durante o mês de agosto. Assim nasceu a campanha Paz No Trânsito.

3.2. A Campanha

O engajamento dos assinantes foi de 40% para 70% com o início da campanha (SANTOS, 2008, p.11). Cartas de leitores começaram a chegar:

As pessoas queriam denunciar, queriam contar, queriam falar o que achavam do trânsito, queriam sugerir medidas... [...] Foi uma pressão violenta do povo sobre o Correio para que mantivéssemos as páginas sobre o tema. às vezes, eu passava o dia inteiro ao telefone atendendo as pessoas que ligava para falar como o pai ou a mãe morreu em acidente de trânsito. (SANTOS, 2008, p.50)

O movimento começado pela imprensa ganha tração e consegue agregar movimentos estudantis, acadêmicos, religiosos e até mesmo de alguns empresários: “Vestidos de branco e fitas azuis, com carros de som tocando clássicos, as pessoas caminhavam em silêncio, mostrando o seu engajamento e indignação pela chacina no trânsito.” (SANTOS, 2008, p.55).

O governo Cristovam Buarque (PDT/ 1995-1998) conseguiu se valer da disposição política e social para implementar uma série de medidas de pacificação do trânsito. Passando decretos, o governo criou um arcabouço legal que restringia liberdades para motoristas e aumentava a regulação das vias rodoviárias.

Quadro 1 - Mudanças trazidas pelos decretos nº16645 e nº 17781.

Decreto nº 16645 de 25 de julho de 1995	Decreto nº 17781 de 25 de outubro de 1996
Coibia o excesso de velocidade;	Implementava as faixas de pedestre;
Limitava o consumo de bebidas alcoólicas por motoristas;	Cedeu recursos para a fiscalização das faixas de pedestre;
Aumentava o parâmetro de segurança nas vias rodoviárias distritais;	Previu o uso de campanhas publicitárias de conscientização
Melhorava os parâmetros de atendimento emergencial de acidentados;	
Integrava e normatizava o serviço estatístico sobre acidentes;	
Aumentava o contingente policial dedicado ao trânsito;	
Implementava o uso de detectores digitais de velocidade;	
Priorizava a circulação de pedestres, ciclistas e transporte coletivo nas vias urbanas.	

Fonte: GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL(1995) e GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL(1996).

A presença da Campanha na mídia foi extensa. O GDF fazia esforços comunicacionais e campanhas educativas, enquanto o ativismo do Correio Braziliense tornou grande o envolvimento popular com a nova proposta de trânsito. A implementação das faixas de pedestre, pensadas impossíveis por alguns membros do parte técnica da comitiva responsável, foi feita com grande pompa:

Quase que um guarda presente por todo dia em cada faixa, lançamento com bailarinas e palhaços vestidos de faixa ou distribuindo rosas brancas para os que respeitavam as faixas e o resultado é que foi um mês de trombadas, xingamentos e reclamações da qualidade da sinalização horizontal e vertical das faixas. Mas, contrariando o ceticismo, o temor e as expectativas dos mais pessimistas, Brasília ofereceu um emocionante espetáculo de cidadania

sem precedentes no país, quando os motoristas passaram a parar orgulhosos de sua cidadania em frente às faixas, sem quaisquer semáforos, para dar vez à travessia de pedestres. (INSTITUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL, 2014)

3.3. Desdobramentos

O sucesso da regulação (fruto da sinergia entre imprensa, movimentos sociais e governo) propiciou mudanças no panorama político. A realização de um trânsito propriamente civilizado através da implementação de políticas públicas e envolvimento social tornou viável politicamente a aprovação do Novo Código Brasileiro de Trânsito em 1997.

Essa revolução foi decisiva para aprovação do novo Código Brasileiro de Trânsito, que mofava há 6 anos no senado Federal e que, por pressão dos secretários de transportes urbanos, apoiados no exemplo de Brasília, terminaram por convencer da urgência do Código e, em seguida, o Governo Federal, vendo o forte apelo político, se apressou em sancioná-la. (INSTITUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL, 2014)

Na eleição seguinte, ganha nas urnas a oposição ao novo sistema de trânsito, com especial ênfase no grupo dos taxistas (INSTITUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL, 2014). A revogação de direitos de indivíduos não motorizados foi rápida. Cinco meses após a troca de governo, o número de mortes no trânsito havia subido 50% e o Correio publicou em sua capa: “Cumprimos o DOLOROSO dever de informar que está de volta a SELVAGERIA no TRÂNSITO do Distrito Federal”(INSTITUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL, 2014). Tamanho foi o retrocesso que alguns motoristas infratores chegaram a ter o valor de suas multas devolvidos a si. Eventualmente, o governo recuou e foram mantidos vários aspectos da Campanha Paz No Trânsito.

Está feita a inserção histórica do objeto de pesquisa. Com esta contextualização realizada, o próximo passo é a análise do objeto para levantamento de dados.

4. METODOLOGIA DE ANÁLISE

4.1. Estabelecendo critérios

O método utilizado foi a de análise de conteúdo categorial, como estabelecido por BARDIN (2015) e Sampaio e Lycarião (2021). Para Sampaio e Lycarião (2021), a análise de conteúdo categorial é:

uma técnica de pesquisa científica baseada em procedimentos sistemáticos, intersubjetivamente validados e públicos para criar inferências válidas sobre determinados conteúdos verbais, visuais ou escritos, buscando descrever, quantificar ou interpretar certo fenômeno em termos de seus significados, intenções, consequências ou contextos. (SAMPAIO; LYCARIÃO, 2021, p.6)

Este método requer a criação de categorias para a posterior análise de documentos para a reorganização de seus dados em um formato que permita a análise mais facilmente.

Por sua vez, categorias são construtos analíticos derivados de teorias ou práticas existentes; experiência ou conhecimento de experts ou pesquisa (Krippendorff, 2004, p. 173). Categorias são elementos que nos dão meios para descrever o fenômeno sobre investigação, aumentando o conhecimento e gerando conhecimento. (SAMPAIO; LYCARIÃO, 2021, p.46)

Assim, as categorias de análise são advindas dos estudos *Does news coverage of traffic crashes affect perceived blame and preferred solutions? Evidence from an experiment* (GODDARD, 2019) — *As coberturas de batidas de trânsito afetam a culpa percebida e as soluções preferidas? Um experimento, tradução nossa* — e *Rape and Accident Counterfactuals: Who Might Have Done Otherwise and Would It Have Changed the Outcome?* (BRASCOMBE et al, 1996) — *Estupro e Acidente Contractuais, Quem poderia ter feito de outra forma e como isso teria mudado o resultado?; tradução nossa*). Desse modo, os documentos analisados foram perscrutados a partir de categorias já estipuladas, ao contrário do que acontece na maioria das análises de conteúdo, entendendo que já existem elementos levantados pela revisão bibliográfica que apresentam as categorias para se pensar os acidentes de trânsito. A escolha foi feita para construir, em cima dos resultados obtidos nestes estudos, um melhor conhecimento da realidade do jornalismo local. Além disso, foram também incluídas categorias cuja necessidade se evidenciou após a leitura flutuante. Isto é, características do objeto de pesquisa até então desconhecidas pelo pesquisador. Os tópicos

seguintes apresentam cada uma dessas categorias conforme aparecem nas obras que embasam a pesquisa.

4.1.1. Contrafactuais

Um contrafactual é um evento que, mesmo podendo ter ocorrido, não ocorreu. Assim, pode-se dizer que, caso o Brasil tivesse se industrializado durante o período imperial, o Brasil teria sido um ator maior na primeira guerra mundial. Ou que, se Juscelino Kubitschek não tivesse adotado o modelo rodoviário, o Brasil teria economizado bilhões em manutenção de estradas. Embora fosse uma possibilidade, não foi o que efetivamente ocorreu. A isso chamamos de um contrafactual.

Nos experimentos de BRASCOMBE et al (1999, p. 2), os sujeitos julgaram a culpa atribuída a duas pessoas envolvidas em um caso de estupro ou batida de trânsito. Depois de ler a descrição de um dos eventos, foi pedido aos participantes que gerassem diferentes contrafactuais em 2 dos estudos, e que nos outros 2 eles vissem um vídeo de um advogado sugerindo a eles um contrafactual específico. No contexto de estupro, quando mudanças no comportamento da vítima produziram um novo resultado final, a culpa à vítima era a mais alta e ao estuprador a mais baixa. Contrafactuais em que mudanças no comportamento das vítimas não alteraram o resultado final causaram a maior atribuição de culpa ao agressor e a menor à vítima. Quando o evento era uma batida de carro, a culpa aumentava para qualquer ação dos motoristas que fossem alteradas por contrafactual (BRASCOMBE, 1999, p. 1).

Que alternativa contrafactual foi gerada depois de um evento foi entendido como influenciando a culpa relativa assinalada a dois agentes em potencial em um evento negativo. Dependendo de em que pessoa ficou o foco e se o desfecho mudaria ou não, a culpa poderia ser maior ou menor. (BRASCOMBE, 1999, p. 19; *tradução nossa*)

O que os experimentos indicam é que os rumos da conjectura apresentados pelo narrador impactam na percepção de agencialidade percebida pelo leitor. Assim, é ideal que jornalistas estejam cientes deste fenômeno quando utilizarem contrafactuais em seus textos.

Na cobertura de batidas, jornalistas por vezes incluem detalhes ou características do pedestre - que ele estava atravessando fora da calçada, vestindo roupas escuras, ou atravessando uma rodovia. Estes tipos de colocações contrafactuais ocorrem em aproximadamente um terço dos artigos sobre batidas. GODDARD, 2019, p. 1

4.1.2. Linguagem agentivante⁷ ou não agentivante

Chamamos de linguagem agentivante aquela que usa a voz ativa, explicitando a presença de um agente na narrativa. Já a linguagem não agentivante é aquela que usa a voz passiva, omitindo ou negando a presença de um agente na narrativa. Por exemplo, na frase “o leite foi derramado”, há o uso de linguagem não agentivante.

Nos experimentos conduzidos por GODDARD (2019), foi concluído que o uso de linguagem não agentivante em reportagens sobre atropelamentos de pedestres tinha efeitos nos leitores de notícias que diminuem a percepção de culpabilidade do motorista. Para GODDARD (2019, p.1), “o uso de linguagem não agentivante é tão poderoso que pode afetar como as pessoas se lembram de um evento que elas mesmas testemunharam”.

4.1.3. Orientação da linguagem

Em uma reportagem sobre atropelamento, é possível orientar-se por uma linguagem baseada em objetos ou por uma linguagem baseada em pessoas. Ao atribuir agência a objetos inanimados, como em “O pedestre foi atropelado por um carro na noite de terça-feira”, usa-se uma linguagem baseada em objetos. GODDARD (2019) aponta o quanto pode ser natural dizermos que “um carro atropelou uma pessoa”, mas a mesma estrutura parece absurda ao dizer-se “um martelo bateu na cabeça de uma pessoa”.

Novamente, se observa uma alienação entre o motorista e seu comportamento violento na linguagem jornalística. A metonímia carro/motorista, neste caso, esconde o agente por detrás do objeto. Assim, um jornalismo ético requer o uso de uma linguagem orientada a pessoas.

4.1.4. Foco do discurso

Goddard (2019) descreve como podemos, ao descrever uma ação sofrida por uma porta, utilizar dois focos. O exemplo específico no artigo é “Sarah abriu a porta” e “A porta foi aberta por Sarah”. A ação descrita nas duas frases é a mesma, mas o foco muda. Enquanto a primeira foca na Sarah, a segunda foca na porta.

⁷ Originalmente: Agentive and non-agentive language, sem tradução específica para o português.

Goddard revela que jornalistas focam nas vítimas 73%⁸ das vezes (2019, p.21). O grande problema é que leitores tendem a atribuir mais culpa ao elemento focado pelo jornalista.

4.1.5. Termos

Como colocado anteriormente neste trabalho, há uma disputa ideológica entre a indústria automobilística e seus representantes e organizações civis por segurança no trânsito. Esta disputa tem desdobramentos diretos e indiretos, e um de seus aspectos mais relevantes no campo do jornalismo é o dos termos.

Vimos o quão forte esta questão é nos EUA, com termos como *jaywalker* e a disputa entre *crash* e *accident*. No Brasil, estas disputas também ocorrem. Entretanto, a indústria automobilística encontra menos resistência aqui. O uso acrítico do termo *acidente* nas redações nacionais é um exemplo disso.

4.1.6. Enquadramento

Os experimentos conduzidos por Goddard (2019) revelaram que o enquadramento alterava a percepção dos leitores quanto à necessidade de melhorias de infraestrutura. O enquadramento episódico, ou seja, aquele que trata da colisão de maneira isolada, tende a ser encarada de maneira mais apática. Já o enquadramento temático, aquele que contextualiza a situação dos trânsito de maneira mais compreensiva tende a despertar no público um maior apoio a mudanças de infraestrutura no trânsito. A forma como o jornalista contextualiza seu texto impacta a formação de opinião do leitor.

Estas são as categorias selecionadas para a realização da análise de conteúdo categorial. Com sua aplicação, é possível a extração de dados dos documentos amostrais selecionados.

⁸ Dado extraído do estudo If You Want to Get Away with Murder, Use Your Car: A Discursive Content Analysis of Pedestrian Traffic Fatalities in News Headlines (Se você quer se safar de homicídio, use seu carro: uma análise de conteúdo discursiva de fatalidades de pedestres em manchetes - *tradução nossa*). Estudo feito analisando 200 jornais locais estadunidenses.

5. ANÁLISE DO JORNALISMO DE TRÂNSITO NO DF EM VEÍCULOS DIGITAIS

Para ser realizada a investigação de como é retratado o fenômeno de colisões no trânsito na mídia do DF, foi feita a análise das últimas 15 reportagens com as tags #acidente, #atropelamento e #colisao. Os jornais selecionados foram *Correio Braziliense*, *Jornal de Brasília* e *Metrópoles* em seus formatos digitais. Esta escolha foi feita para facilitar o processo de obtenção dos documentos. Para Pena (2005, p.176):

Jornalismo digital, então, pode ser precariamente definido como a disponibilização de informações jornalísticas em ambiente virtual, o ciberespaço, organizadas de forma hipertextual com potencial multimidiático e interativo.

Os critérios investigados foram, baseando-se sobretudo em Goddard (2019), os seguintes:

1. Contrafactuais sobre o vitimado;
2. Contrafactuais sobre o vitimante;
3. Linguagem não agentivante;
4. Linguagem baseada em objetos;
5. Foco na vítima;
6. Uso do termo “acidente”;
7. Enquadramento episódico;
8. Não menção ao modelo de carro.

Todos os critérios são negativos quanto à qualidade da cobertura jornalística. Assim, é possível estabelecer um sistema de análise para comparação entre os três jornais estudados.

Típico do jornalismo digital, os textos estudados são majoritariamente curtos, com menos de seis parágrafos. São textos compactos e factuais. Os dados, como ferimentos, modelo dos veículos, são apresentados de maneira solta no texto. Há um severo déficit de informações contextualizantes. Quantas pessoas já morreram naquela via? Os dispositivos de segurança do carro funcionaram corretamente? Quanto tempo o resgate demorou para chegar? Um especialista poderia comentar se a via tem um design perigoso? São perguntas que conectariam os fatos apresentados nos textos para ajudar o leitor a não apenas coletar curiosidades em sua experiência, mas poder depreender uma interpretação do mundo a partir daquele texto. É uma chance desperdiçada o não uso de jornalismo de dados em todos os textos estudados - especialmente considerando quantas bases de dados gratuitas na área se podem explorar.

Os jornais estudados têm relevância expressiva no campo brasileiro de mídias. As três empresas não tiveram grande diferença qualitativa em seus textos, mas diferenças observáveis existem. O Jornal Metrôpoles foi o que mais contextualizou suas matérias, o Jornal de Brasília trouxe menção ao modelo de carros mais frequentemente e o Correio Braziliense foi o que menos utilizou o termo acidente.

Fotos, informações e entrevistas foram numa maioria esmagadora de fontes oficiais; Polícia Civil e Corpo de Bombeiros Militar (CBM). Embora os relatórios oficiais sejam úteis e permitam a construção de uma base para a escrita da matéria, a dependência excessiva de fontes oficiais é perigosa para o jornalismo. Torna o texto repetitivo, tendencioso e oficioso. Por vezes, a sensação de leitura era a de uma transcrição de um relatório do CBM.

O veículo envolvido no acidente era conduzido pela senhora E. V. S. J. A motorista foi atendida pelos militares, mas como estava ilesa, não houve necessidade de transporte a uma unidade de saúde. Até a publicação da matéria, a dinâmica do acidente não foi informada. (MIRELLY, 2023)

Além disso, utilizar uma única fonte para uma cobertura jornalística aumenta os riscos de distorções ideológicas e inacurácias. O webjornalismo do Distrito Federal utiliza de maneira acrítica os mesmos parâmetros que as instituições de segurança, mesmo tendo interesses e práticas diferentes.

Marcante nos textos estudados foi a presença de uma imagética violenta. Fotos da colisão, vídeos do resgate, imagens dos destroços. Esses elementos são utilizados para construir a narrativa da notícia. Na análise de Bastos (2009), isso caracteriza uma espetacularização da violência. Já no manual da Organização Mundial da Saúde para

cobertura de segurança no trânsito (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2015), jornalistas com experiência no jornalismo de trânsito recomendam o uso deste tipo de imagem. A ideia é que, devido à característica patológica e pandêmica das mortes, desmembramentos, traumas físicos e psicológicos causados por colisões no trânsito, esta vulgarização vale a pena em nome da conscientização e mobilização do público. O relatório da ONU apresenta dados como a morte de 3400 pessoas por dia no trânsito (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2015, p.4) que corroboram com esta ideia.

No enquadramento utilizado no webjornalismo de trânsito no DF, é possível notar uma tendência à tragicidade. É como se as colisões no trânsito fossem tratadas como desastres naturais ou atos divinos - completamente inevitáveis e não pessoais. Das perguntas programáticas do lide, o jornalismo local parece focar apenas em “o quê” e “quando”, esquecendo de “quem”, “como” e “porquê”. Não há uma abordagem nos textos lidos que contextualize quem mais sofre com acidentes, porque sofre e como sofre.

Nos tópicos seguintes, serão apresentadas as categorias de análise com o detalhamento de cada um, apresentação dos dados obtidos e comparativos entre os três jornais.

5.1. Contrafactuais

É possível perceber, ao comparar os dados obtidos neste estudo com os dados das pesquisas que o inspiraram (GODDARD, 2019 e BRASCOMBE, 1999) que o jornalismo praticado pelos veículos analisados não utiliza tantos contrafactuais quanto o jornalismo impresso estadunidense, em especial em relação à vítima. Quando há contrafactuais, o mais comum é que seja sobre o causador da colisão.

Para Goddard (2019, p.3, tradução nossa), são contrafactuais: “Outros tipos de colocações que sugiram que a vítima poderia ter evitado morte ou machucado se tivesse se comportado diferentemente.”

Este trabalho expandiu sobre este conceito e aplicou o contrafactual não só à vítima como também ao vitimante. No jornal *Correio Braziliense*, foram observados 2 contrafactuais-vítima e 6 contrafactuais-vitimante. No *Jornal de Brasília*, foram observados 1 contrafactual-vítima e 1 contrafactual-vitimante. Já no *Metrópoles* foram observados 5 contrafactuais-vítima e 11 contrafactuais-vitimante.

Um exemplo de contrafactual sobre a vítima nas matérias estudadas foi o caso de um homem em situação de rua que estava ou deitado ou caído na rua quando um motorista o atropelou.

Na manhã desta terça-feira, 1º, um homem, aparentemente em situação de rua, foi socorrido pelo Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF) em estado grave após ser atropelado, quadra 18, Comercial da Mister Pão, Setor Leste, no Gama, DF.

Segundo o CBMDF, a vítima aparenta ter 40 anos. Ele foi encaminhado ao Hospital Regional do Gama (HRG).

O motorista do carro informou que quando percebeu o senhor dormindo ou caído na lateral da via, tentou desviar, mas acabou o atingindo. (JORNAL DE BRASÍLIA, 2022)

Também vale notar, como estabelecido no primeiro capítulo, que na história dos acidentes de trânsito, a história é contada do ponto de vista do motorista. A única fonte entrevistada é o condutor. A vítima não estava em condições de dar entrevista, e esta tônica dita muito da dinâmica do jornalismo sobre colisão.

Um outro exemplo seria o de quando uma mulher foi arremessada por seguranças de uma balada na rua quando um motorista a atropelou. Nos dois casos, foram inseridos contrafactuais pois foi considerado que os motoristas não tinham culpa ou, ao menos, não tinham culpa total. É o caso no exemplo a seguir, publicado no portal *Banda B* através do site do jornal *Metrópoles*, na editoria Policiais, no dia 28 de maio de 2023:

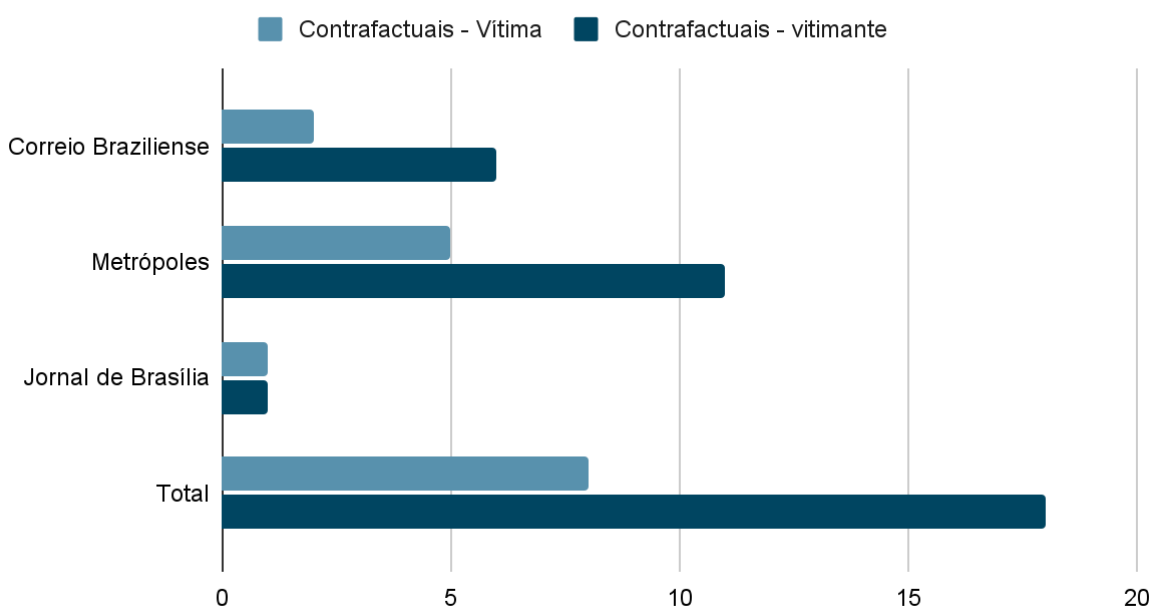
Uma mulher, de 28 anos, morreu após ser atropelada e arrastada por um carro, na madrugada deste domingo (28), na região central de Cascavel, no oeste do Paraná. Antes do atropelamento, Daiane de Jesus Oliveira foi agredida por seguranças de uma casa noturna.

Uma câmera de segurança registrou o momento em que a mulher e funcionários da boate Moonlight se envolvem em uma briga às 4h32 da madrugada (assista abaixo). No vídeo, ela aparece sendo empurrada por um homem que segura uma lanterna.

Em seguida, o funcionário chuta um objeto que estava nas mãos da mulher, que parte para cima dele. Após receber chutes e socos, ela deita sobre a rua. No entanto, não se sabe se ela ficou desacordada após a briga. (DA ROSA, 2023)

Tabela 1 - Matérias em que houve aparição de contrafactuais nos jornais analisados.

Contrafactuais



Fonte: elaborado pelo autor.

5.2. Linguagem não agentivante e foco na vítima

O uso da voz passiva, colocando as vítimas como enfoque, é uma ubiquidade no jornalismo brasileiro. Uma frase comumente construída nas matérias observadas era: “a vítima foi atropelada”. Este fenômeno de passivização do atropelamento, o uso de linguagem não-agentivante foi observado assim nos jornais estudados: *Correio Braziliense*: 6; *Jornal de Brasília*: 10; *Metrôpoles*: 9.

É o caso na reportagem a seguir, publicado no jornal *Jornal de Brasília*, no dia seis de maio de 2023 na coluna Brasília:

Uma pessoa faleceu após ser atropelada no início da manhã deste sábado (06), na Via Estrutural.

Segundo o Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF), o motorista permaneceu no local após o atropelamento.

Até o momento, a corporação não tem informações sobre a identidade da vítima. Durante o atendimento, algumas faixas da via precisaram ser interditadas, o que fez com que o trânsito fosse prejudicado.

O CBMDF não tem informações sobre a dinâmica do acidente. O local ficou aos cuidados da Polícia Militar do DF (PMDf) (REDAÇÃO, 2023)

É possível imaginar que isto decorra da tradição jornalística de falar primeiro os fatos mais importantes. Assim, já que o dano causado à vítima pode ser considerado mais

importante que quem machucou a vítima, em especial em casos culposos, é natural que a frase priorize a vítima como elemento narrativo. Até mesmo para que não seja necessário, através da frase, colocar um personagem que ainda não foi apresentado.

Há um caso interessante de se analisar quanto ao foco no vitimante, publicado na coluna *Observatório dos Famosos*, no jornal *Correio Braziliense*:

Tiago Toguro se pronuncia após ser indiciado por homicídio culposo
A Polícia Civil indiciou o influencer pelo atropelamento que ocasionou a morte de um motociclista

Tiago Ribeiro de Lima, mais conhecido como Tiago Toguro, foi indiciado pela Polícia Civil por homicídio culposo, pelo atropelamento que ocasionou a morte do motociclista Jonny Vieira da Silva, de 30 anos, em março, em Bonsucesso, na Zona Norte do Rio de Janeiro.

A 2ª Promotoria de Justiça de Investigação Penal Territorial da Área da Ilha do Governador e Bonsucesso devolveu o inquérito à 21ª DP para que sejam feitas novas resoluções. Além dele, outras duas pessoas foram indiciadas por falso testemunho no caso.

Através do Instagram, em um comentário feito na página ‘Gossip do Dia’, Tiago Toguro se pronunciou pela primeira vez após a decisão tomada. *"Essa palavra atropelamento pode ser interpretada de diversas formas, participei sim de um acidente, momento algum eu dei ré, momento algum eu me escondi, pelo contrário"*, iniciou ele.

"Fiquei do começo ao fim, até ser liberado, mesmo não sendo pedido, eu fui até a delegacia por livre espontânea vontade, depor", disse Toguro, que ressaltou a disposição pela apuração do caso. *"Estou aqui, esperando o caso ser apurado, não traremos a vida do Jhony de volta, nem ele a família, que são os mais pesados em toda essa história. Tô aqui, não me escondi e não vou esconder"*, pontuou. (OBSERVATÓRIO DOS FAMOSOS, 2023)

Os dados da pesquisa indicam que o foco fica na vítima no jornalismo de colisão a não ser que haja intencionalidade, grave erro ou nos casos de celebridade em que esta seja o vitimante. O mesmo aconteceu com o caso de Lima Duarte, ator:

Atropelamento Lima Duarte: Mulher fez acordo de sigilo e volta atrás após receber R\$30 mil

Simone Regina de Abreu Nunes foi a motociclista atropelada pelo ator em meados de março e recebeu um pix imediato no valor de R\$30 mil na sua conta

O atropelamento de Lima Duarte ainda está dando o que falar, mas daquele jeito, tudo debaixo do tapete, afinal, ele assinou um acordo de sigilo com Simone. Para quem não sabe, Lima ainda pagou o valor de R\$30 mil para a vítima na hora do atropelamento.

O tal acordo não atribuiu culpa a nenhum dos envolvidos no acidente e reconhecem que o ocorrido foi uma “fatalidade decorrente do próprio trânsito intenso da capital”.

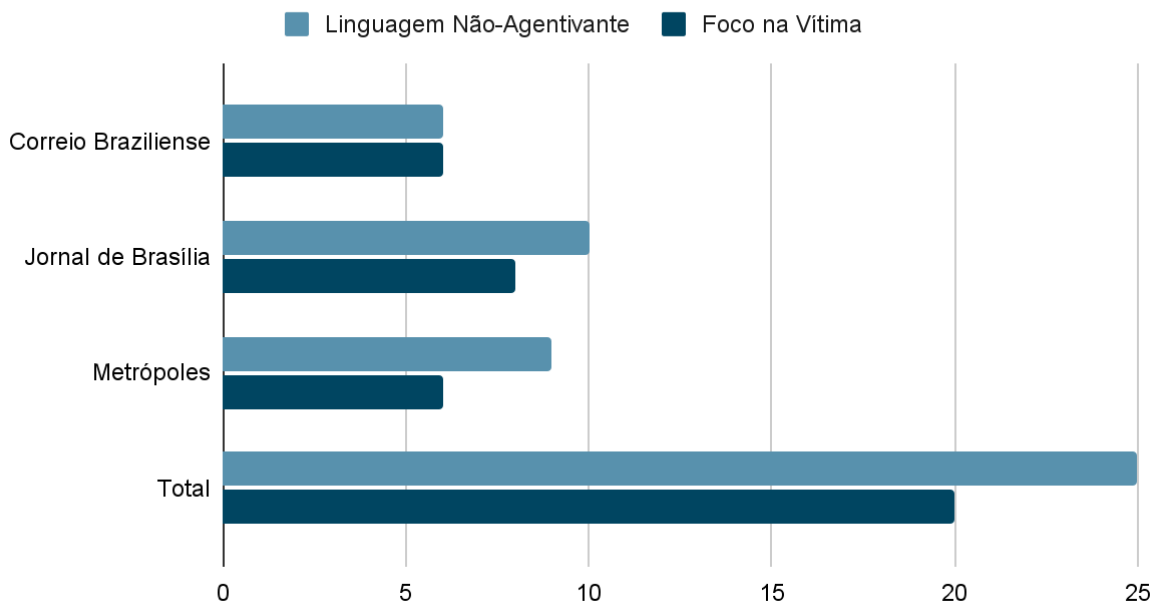
Lima é citado como um benfeitor de um ‘gesto de solidariedade’, que inclui o “pagamento a Simone de aluguel de uma cadeira de rodas e de uma cama hospitalar pelo prazo de até 6 meses, no valor de R\$ 465 mensais, além de uma ajuda de custo para minimizar a perda de receita de Simone, no valor de R\$ 30 mil”.

Acontece que Simone teria voltado atrás e queria rever o acordo feito com o ator, pedindo uma indenização por danos morais de R\$1,2 milhão. Ela alega que não pode trabalhar após a fatalidade do acidente. (JORNAL DE BRASÍLIA, 2023)

Os estudos norteadores deste trabalho apontam que a linguagem não agentivante e o foco na vítima aumentam a culpabilidade da vítima para o leitor e diminuem a sensação de necessidade de mudança no sistema viário no público. Então, pela recepção da mensagem pelo público, seria mais interessante inverter esta ordem e colocar primeiro o motorista na frase, como sujeito.

Tabela 2: matérias em que houve uso de linguagem não-agentivante e em que houve foco na vítima

Linguagem e foco



Fonte: elaborado pelo autor.

5.3. Linguagem baseada em objetos

A linguagem baseada em objetos é comum no objeto de estudo. Em 20 de 45 matérias, foi observada a metonímia⁹ veículo-condutor. Esta foi a distribuição de matérias com uso de linguagem baseada em objetos: Correio Braziliense: 6; Jornal de Brasília: 8; Metrôpoles: 6.

É o caso da matéria abaixo, publicada no jornal *Metrôpoles* em 30 de maio de 2023.

⁹ Figura de linguagem - a substituição de um termo por outro com significado denotativo diferente, mas com significado conotativo igual. Exemplo: Eu leio Machado de Assis.

Vídeo: carro invade posto de gasolina e mata uma pessoa no Rio - Marcos Vinicius chegou a ser socorrido por um hospital em Realengo, no Rio, mas não resistiu aos ferimentos. O suspeito fugiu

Um carro em alta velocidade e com dois ocupantes atropelou dois jovens e matou um deles em um posto de gasolina, na noite do último domingo (28/5), em Realengo, na Zona Oeste do Rio de Janeiro. O suspeito fugiu, e a Polícia Civil do Rio (PC-RJ) investiga o caso.

Os dois atingidos pelo carro foram: Marcos Vinicius Maciel Damasceno e Everaldo Marinho de Freitas. Marcos, 28 anos, chegou a ser socorrido no Hospital Municipal Albert Schweitzer, mas não resistiu aos ferimentos. Já Everaldo teve apenas ferimentos.

A investigação está em andamento na 33ª DP (Realengo). A perícia foi realizada no local e no veículo, e testemunhas são aguardadas para prestar depoimento”, disse a PC-RJ em nota.

Imagens de câmera de segurança mostram dois homens saindo do carro e fugindo. Um deles usava uma tornozleira eletrônica na perna.

Veja:

Os dois ocupantes do carro, um Astra, Reinaldo da Silva Fernandes, que dirigia o veículo, e Fabrício Vinícius de Mendonça, foram ouvidos na segunda-feira (29/5) na 33ª DP.

O condutor admitiu ter consumido álcool antes do acidente e alegou estar sendo perseguido. Ele tem passagem na polícia por roubo. Fabrício cometeu crime militar de posse de droga enquanto era do Exército Brasileiro.

(REDAÇÃO METRÓPOLES, 2023, p.1)

A frase “o carro atropelou alguém” é semelhante à frase “a faca apunhalou alguém”. Esta implicação de agência a um objeto é um erro nos dois casos, mas no primeiro, há menos estranhamento. Mesmo com a admitida imprudência do condutor, foi feita a escolha de afastamento ação-ator através da linguagem baseada em objetos.

Como elaborado anteriormente, esta troca aparentemente inofensiva altera a percepção do público, tendendo a diminuir a culpabilidade dos condutores na colisão em questão.

Jovem é atropelada por carro, no Eixão Sul

A jovem atropelada foi encontrada deitada de costas na via. Ela sentia dores no lado esquerdo e apresentava escoriações

Nesta quinta-feira (5), uma pedestre de 20 anos foi atropelada por um Renault/Fluence de cor branca. O acidente ocorreu por volta das 12h50, na altura da 212 Sul, no Eixão Sul, sentido Rodoviária.

O Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF) prestou socorros às vítimas.

A jovem atropelada foi encontrada deitada de costas na via pelas equipes de bombeiros. Ela sentia dores no lado esquerdo e uma parte do corpo dela apresentava escoriações.

A vítima tinha suspeita de fratura fechada no membro inferior esquerdo. A pedestre foi encaminhada para o Hospital de Base de Brasília e, apesar do trauma, estava consciente, orientada e estável.

Confira o vídeo: (MIRELLY, 2023)

Nos casos estudados, há um único caso em que dizer que “o carro atropelou alguém” pode fazer sentido: quando a apresentadora de televisão Ana Maria Braga foi atropelada por um carro autônomo. A apresentadora foi a primeira vítima no Brasil de um carro dirigindo a si mesmo. O evento foi transmitido ao vivo na rede Globo de televisão.

Ana Maria Braga relembra e detalha atropelamento nos estúdios Globo:

A apresentadora Ana Maria Braga foi atropelada por um carro autônomo, que funciona sem motorista, durante uma gravação em 2013

Ana Maria Braga resolveu expor alguns detalhes de um acidente que sofreu ao vivo nos estúdios Globo em 2013, durante o programa da manhã desta quinta-feira (15/6). Para quem não se lembra, a apresentadora foi atropelada enquanto gravava uma reportagem no antigo Projac.

O assunto começou enquanto Ana comentava sobre a criação de um novo ônibus autônomo, que não precisa de motorista para circular. Foi então que ela relembrou seu trauma com veículos sem condutor: “Olha, eu devo dizer, para quem lembra. Eu não tive uma boa experiência em um veículo autônomo”.

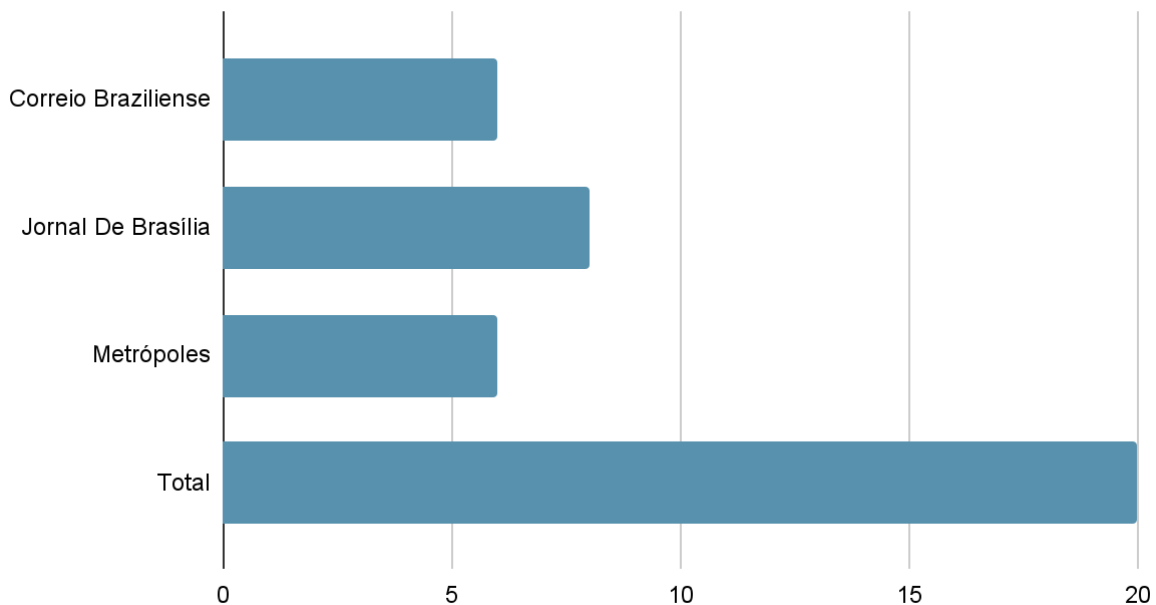
A apresentadora também revelou que sofreu alguns ferimentos na queda, mas tranquilizou ao dizer que não foi nada sério: “Claro que, felizmente, nada aconteceu de mais grave. Só cai de boca, sangrou um pouco a boca. Tenho uma certa dúvida, porque não era para descer, não. Estava ‘comandado’ para ficar quieto”.

Veja o vídeo do acidente. (PERDIGÃO, 2023)

O assunto de como colisões envolvendo veículos autônomos é novo e interessante. No estudo, só houve uma menção a carros autônomos: a mostrada acima, do jornal *Metrópoles*.

Tabela 3 - matérias em que houve o uso de linguagem baseada em objetos.

Linguagem baseada em objetos



Fonte: elaborado pelo autor.

5.4. Termos: acidente e colisão

A palavra “acidente” carrega em si uma série de significados e efeitos já discutidos no capítulo 1. Seu efeito desculpabilizante e absolvente é perigoso na construção de um bom jornalismo, mas por vezes justificado. É o caso do pai atropelou a filha ao tirar o carro da garagem, exibido abaixo. Fica claro que a intenção da jornalista era absolver o pai de má intenção ou até mesmo má conduta. A palavra pode ser usada de maneira ética para eximir pessoas cujas ações têm consequências desproporcionais ou imprevisíveis, como no caso do pai que estava manobrando e a filha estava no ponto cego do carro. A reportagem a seguir foi publicada no jornal *Metrôpoles*, na editoria Distrito Federal, em 30 de maio de 2023:

Vídeo: bebê é atropelada pelo carro do pai e sai sem ferimentos graves
Raabe tem 1 ano e 5 meses. A pequena foi atropelada enquanto o pai manobrava o carro na saída de casa para levá-la a uma consulta no médico
Um pai atropelou a filha, uma bebê de 1 ano e 5 meses, ao sair da garagem de casa na Candangolândia, no Distrito Federal, na tarde dessa segunda-feira (29/5). Por sorte, Raabe sofreu apenas pequenos ferimentos.
A mãe da menina, a auxiliar de escritório Laís Thayná, 25, conversou com a reportagem e contou que ela e o marido se preparavam para levar a filha a uma consulta no médico.
Quando o pai da criança, o professor de luta Roger Amorim, 31, manobrava o carro na saída de casa, a criança ficou no “ponto cego”. Sem perceber, ele a atinge após dar partida e acelerar com o veículo.
Câmeras de segurança da rua registraram o momento que a criança é atropelada e a mãe corre para socorrer a filha debaixo do carro.

Assista:

“Nós sairíamos para uma consulta dela. A Raabe é muito apegada ao pai e saiu atrás dele. O Roger achou que ela estava comigo dentro de casa e eu não me preocupei, porque pensava que ela estava com ele. Quando aconteceu, ouvi o barulho da batida e ela falou: ‘Papai’, com uma voz de choro”, detalha a mãe.

Bebê atropelada na garagem de casa

Os pais seguem com a criança para o hospital Imagens cedidas ao Metrôpoles/Reprodução

Bebê atropelada na garagem de casa

As imagens mostram que Raabe ficou parada em frente ao carro, sem que o pai percebesse Imagens cedidas ao Metrôpoles/Reprodução (CARDIM, 2023, p. 1)

A problemática apresentada é a ubiquidade do termo para se referir a tudo que dá errado no trânsito. O uso indiscriminado do termo em colisões e atropelamentos é notório. Dos 45 textos estudados, 38 usavam o termo “acidente”. Nos em que não há este uso, os condutores responsáveis pelo acontecimento ou haviam feito de propósito ou tinham cometido imprudência grave. É o caso da matéria a seguir, publicada no jornal *Metrôpoles*:

Vídeo: motorista atropela PMs em moto e foge sem prestar socorro: Dois PMs que faziam ronda às margens de rodovia na Grande São Paulo foram atropelados por motorista que não parou para prestar socorro. (HENRIQUE, 2023)

Em casos em que a colisão foi proposital, nenhum jornal utilizou o termo “acidente”, como na matéria publicada no jornal *Correio Braziliense*:

"Menos um fazendo o L": motorista que debochou e matou homem atropelado é indiciado

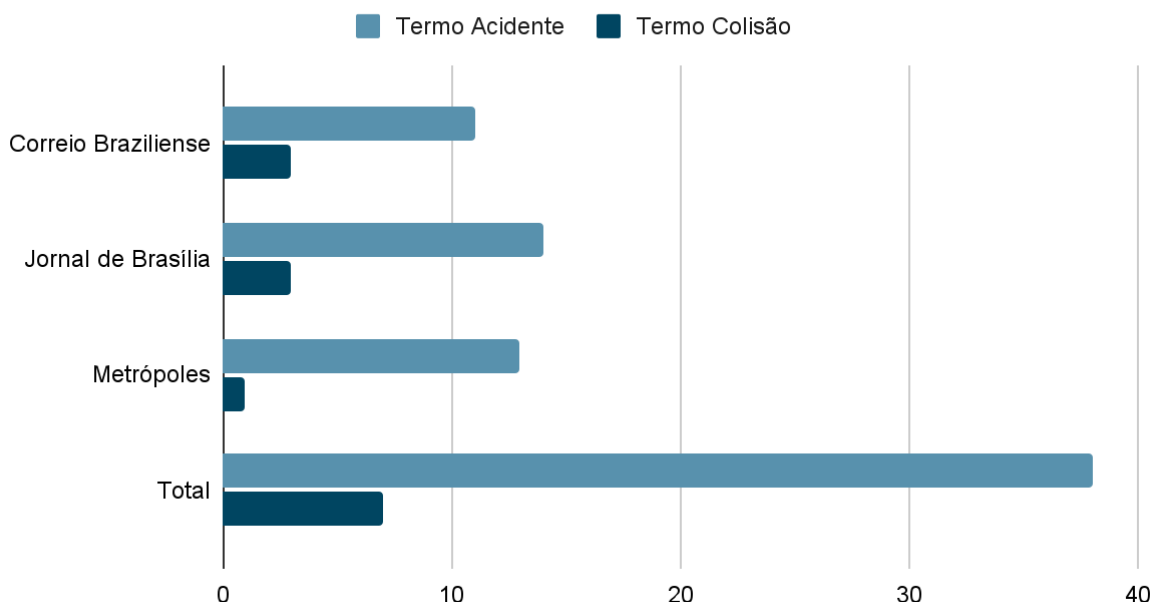
Christopher Gonçalves Rodrigues foi indiciado por três crimes. Eles publicou nas redes sociais vídeos e fotos do atropelamento com legendas se gabando do episódio. A vítima de 21 anos morreu (CORREIO BRAZILIENSE, 2023)

Também observa-se que, ao utilizar o termo “colisão”, ele é aplicado com exclusividade na colisão entre dois veículos. Os casos de atropelamento não utilizavam o termo. Como este trabalho defende o não uso da palavra “acidente” para situações de batida, atropelamento ou semelhantes, a sugestão que fica é que se utilize “colisão”. Entretanto, há situações como derrapamento ou capotamento em que não há, exatamente, uma colisão. Nestes casos, a recomendação é que se utilize o termo específico para o ocorrido. O termo “batida” não foi encontrado em nenhum dos casos estudados, possivelmente por uma possível duplicidade de sentido (culinário) ou por ser considerado demasiadamente coloquial.

O número de vezes que se usou o termo “acidente” nas matérias amostradas foi: *Correio Braziliense*:11; *Jornal de Brasília*:14; *Metrôpoles*:13.

Tabela 4 - matérias em que houve o uso do termo acidente.

Termos utilizados



Fonte: elaborado pelo autor.

5.5. Enquadramento episódico

Em apenas 3 matérias estudadas o enquadramento foi temático, e não episódico, sendo uma no *Correio Braziliense* e duas no *Metrôpoles*. No primeiro há uma contextualização sobre a frequência das colisões. No segundo, se fala sobre a infraestrutura da cidade. Já no terceiro, se fala sobre a Agência Nacional De Transportes Terrestres. Mesmo nestes casos, a contextualização foi breve. O trecho abaixo foi publicado no *Correio Braziliense*:

DF registra dois acidentes de trânsito com diferença de minutos
Uma colisão e um atropelamento ocorreram, na tarde desta quarta-feira (2/3), em duas rodovias federais que cortam o Distrito Federal. Ao menos uma pessoa morreu
Com diferença de minutos, dois acidentes de trânsito ocorreram na tarde desta quinta-feira (2/3). Um foi nas proximidades do condomínio Morada dos Nobres, na BR 020. Uma ambulância bateu de frente com um automóvel e fez duas vítimas. O Corpo de Bombeiros do Distrito Federal (CBMDF) foi acionado para prestar socorro no local.
O segundo ocorrido foi um atropelamento na BR 060. Um pedestre foi atingido por um caminhão e morreu no local. A Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF) se deslocou até o incidente e encontrou uma vítima do sexo masculino sem sinais vitais. Mais informações sobre a dinâmica do acidente ainda estão sendo apuradas pela PMDF. (CORREIO BRAZILIENSE, 2023)

Nestes, o que justificou que se expandisse um pouco mais no tema foi a quebra de expectativa. Para despertar o interesse do jornalista, foi importante uma grande variação entre estes casos e os comumente abordados em matérias de colisão no trânsito. O trecho abaixo foi publicado no jornal *Metrópoles*.

Motorista usa capacete após atropelar cavalo e quebrar para-brisa
Flagrante aconteceu em Jaraguá (GO) pela ANTT. O ônibus conduzido pelo homem foi apreendido por transporte irregular de passageiros (METRÓPOLES, 2023)

É uma temática rica e com muitas potencialidades. As editorias de saúde, economia, crime, cultura, entre tantas outras, poderiam construir grandes narrativas com excelente engajamento de público, como foi a campanha Paz No Trânsito.

5.6. Não menção ao modelo de carro

Como estabelecido no capítulo 1, há carros que podem “bater melhor” que outros. Da mesma forma, há carros que “atropelam melhor” que outros. Fatores como peso do carro, altura do parachoque, mecanismos de segurança e material do carro influenciam na segurança dos envolvidos em uma colisão. A ideia de que carros não importam, e sim os motoristas, é uma imposição da indústria automotiva que a exime de responsabilidade nas milhares de mortes anuais nas estradas.

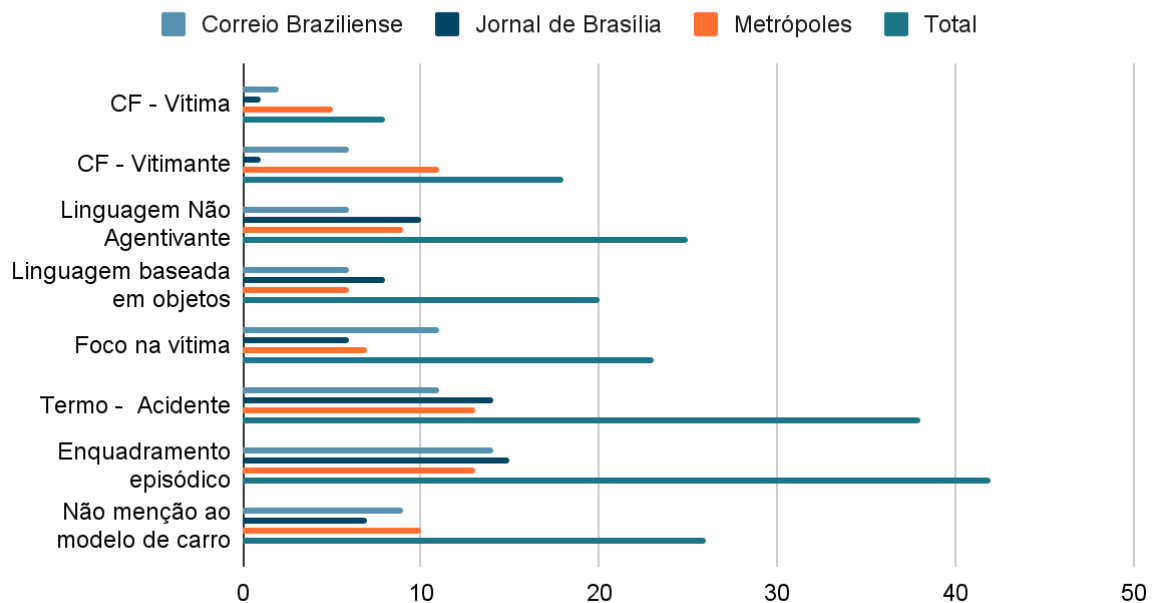
Assim, colocando o modelo de carros envolvidos em colisões, o jornalista permite que o leitor estabeleça relações entre modelos de carros, colisões e mortalidade. Idealmente, também seria apresentado nas reportagens se o design do carro atrapalhou ou ajudou os humanos envolvidos a sobreviverem da melhor forma possível à colisão.

No caso do pai que atrapalhou a filha, por exemplo, não foi mencionado que já existem mecanismos de segurança que poderiam diminuir os pontos cegos dos carros, sensores de proximidade e airbags para pedestres.

26 das 45 reportagens estudadas não mencionavam os modelos de carro e nenhuma delas problematizou os veículos em questão: *Correio Braziliense*: 6; *Jornal de Brasília*: 8; *Metrópoles*: 5. Os que mencionaram eram os mais oficiais, basicamente transcritos de relatórios oficiais. Nestas, eram também divulgadas as iniciais dos envolvidos.

Tabela 5 - Resumo geral com todas as análises apresentadas anteriormente.

Correio Braziliense, Jornal de Brasília e Metrôpoles



Fonte: elaborado pelo autor.

Os dados obtidos neste capítulo dão um panorama da situação atual do jornalismo de colisão brasiliense. O dado mais preocupante é o da baixa contextualização de mortes e ferimentos no trânsito. Da forma como a prática jornalística está sendo praticada neste campo, é como se as mais de 8000 mortes no trânsito de Brasília registradas no ano de 2019 (DETRAN-DF, 2021, p. 34) fossem casos isolados, frutos de má sorte ou de imprudência individual. Já a baixa incidência de contrafactuais sobre as vítimas é um dado positivo. A imprensa brasiliense não costuma culpar as vítimas em sua prática.

Uma vez obtidos dados, é necessário interpretá-los. É possível tirar algumas conclusões, levantar questionamentos e lançar luz nova ao tema do jornalismo voltado ao trânsito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise dos dados obtidos permitiu traçar características gerais do jornalismo brasileiro digital sobre colisão, nos veículos analisados. São elas:

1. Textos breves;
2. Ausência de contextualização;
3. Estado como fonte principal (muitas vezes única) de informações;
4. Apreço por imagens e vídeos pela cena da colisão;
5. Enquadramento trágico.

A brevidade dos textos não é inerentemente ruim, mas adiciona à falta de contextualização. A dependência exclusiva em fontes do Estado torna os textos, mesmo de jornais diferentes, muito semelhantes. A questão da imagética violenta e do enquadramento temática é um pouco mais dúbia. Embora possa ser compreendida como uma espetacularização da violência no trânsito, também pode ter seu valor na construção de uma narrativa coerente e interessante ao leitor. As matérias de trânsito, se não lidas, são inúteis. Mas a análise dos dados obtidos como um todo revelam que o *status quo* é problemático.

A Organização Mundial da Saúde(OMS) entende o problema da cobertura da temática de trânsito como uma questão global. Em 2019, lançou um manual para jornalistas, escrito por profissionais experientes da área, de empresas como The Guardian e Folha de São Paulo. Na obra, são apresentados problemas encontrados pelos repórteres quando tentam realizar uma boa cobertura jornalística.

Quando perguntamos aos repórteres o que os impede de escrever sobre este tema de uma forma diferente, eles nos dizem que, com exceção ao acidente, o assunto não é percebido como de interesse jornalístico e que lhes faltam ideias para encontrar ângulos para a notícia ou acessos a boas fontes de informação. E o mais importante: ainda que queiram escrever sobre segurança no trânsito não recebem, em geral, apoio dos editores. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2019, p.12)

São apresentados possíveis enfoques jornalísticos para uma melhor representação do tema. A citação a seguir é de Tom Hundley, editor sênior do Centro Pulitzer para Cobertura Informativa de Crises:

Se você e sua agência de notícias ainda cobrem mortes no trânsito de forma tradicional, como se fossem “acidentes” aleatórios e isolados, de consequências tristes, mas inevitáveis, você está perdendo a chance de desenvolver uma das principais reportagens da atualidade. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2019, p. 6)

A tematização dos “acidentes” de trânsito é problematizável. As matérias estudadas mais longas foram as pautadas pela temática Celebidades. Nem toda colisão precisa ser tratada na editoria Cidades. O tópico Economia, por exemplo, pode ser utilizado de maneira mais ampla.

Economistas e especialistas em desenvolvimento atualmente categorizaram o crescente número de mortes no trânsito nos países em desenvolvimento como uma crise “indutora de pobreza”, com impactos sentidos por gerações. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2019, p. 6)

O elemento da falta de contextualização das mortes no trânsito não é uma exclusividade do jornalismo brasileiro. O próprio guia apresenta preocupação com esta temática.

Pensar no contexto. A segurança no trânsito transpassa quase todos os pilares fundamentais do desenvolvimento global. Isso afeta os esforços do combate à pobreza, submetem os serviços de saúde, que já são carentes, a uma enorme pressão, bem como prejudica a vida das pessoas e dificulta o deslocamento das crianças para as salas de aula. Trata-se também de um importante assunto de financiamento. Enquanto bilhões são gastos todos os anos para a construção de novas rodovias, a segurança no trânsito ainda não é prioridade para muitos governos ou grandes financiadores do desenvolvimento. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2019, p. 15)

A situação específica do Brasil é comentada no guia pelo jornalista Guilherme Paranaíba Gouveia, e o comentário está alinhado com os dados descobertos neste trabalho:

As redações no Brasil, seja de rádio, televisão, jornais ou internet, tendem a cobrir assuntos relacionados à segurança no trânsito de forma isolada, como eventos desconectados. Devido às equipes reduzidas ou prazos apertados, as histórias são frequentemente verificadas por telefone, por entrevistas com uma ou duas fontes de informação, geralmente as polícias ou o Corpo de Bombeiros. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2019, p. 18)

Existem várias possibilidades de melhora para a cobertura de mortes e machucados no trânsito. Uma muito forte, em especial devido à natureza do problema, é do jornalismo de dados. Através do uso de algoritmos, inteligência artificial e programas de computador, é possível processar esses dados e apresentá-los de forma palatável ao público. O Brasil, com a Lei de Acesso à Informação, é um país fértil para este tipo de análise. Entretanto, a prática requer literacia de dados e treinamento de pessoal.

Muitos dos estudos e textos que embasaram este trabalho são estadunidenses. Embora tanto Brasil quanto Estados Unidos da América sejam países carrocêntricos e que relegaram a malha viária ao transporte de mercadorias, ainda possuem situações históricas, geográficas, sociais, midiáticas e políticas muito diferentes. Seria muito interessante realizar experimentos comparativos entre a realidade brasileira e a realidade estadunidense para depreender o que é comum ao campo midiático de ambos e o que é particular.

Quadro 2 - Padrões editoriais de cobertura de colisões no trânsito. Compara a linguagem comumente usada com a prática melhor e o porquê da mudança.

<i>Status Quo</i>	Prática melhor	Motivo da mudança
Acidente: “Pedestre morto em acidente na Main Street	Colisão: “Pedestre é morto em colisão na Main Street.	Obscurece a natureza prevenível de

<i>Status Quo</i>	Prática melhor	Motivo da mudança
		colisões;
Não Agentivante: “Um pedestre foi atropelado e morto.” (sem agente)	Agentivante: “Um pedestre foi atropelado e morto por um carro.”	Obscurece o papel de um ator humano;
Foco no pedestre: “Um pedestre foi atropelado e morto por um carro.”	Foco no veículo: “Um carro atropelou e matou um pedestre.”	Aumenta a culpa pelo foco da frase;
Linguagem orientada ao objeto: “Um carro atropelou o meio fio.”	Linguagem orientada à pessoa: “Um motorista atropelou o meio fio.”	Obscurece o papel de erro humano;
Colocação contrafactual: “O pedestre atravessava correndo a rua.”	<i>Sem colocação contrafactual</i>	Aumenta a culpa atribuída à vítima;
Enquadramento episódico: trata do atropelamento como um acidente.	Enquadramento temático: “Essa é a décima colisão fatal este ano.”	Previne leitores de conectar os pontos entre os incidentes e, assim, envia a atenção a um nível individual no lugar de soluções sistemáticas.

Fonte: adaptado de GODDARD 2019.

Vale ressaltar que o presente trabalho não se propõe a demonizar os condutores envolvidos em colisões no trânsito. O sistema rodoviário é complexo, tem muitos autores e é comum que seja punida apenas a última pessoa a cometer um erro (o condutor, no caso), sem levar em consideração o que (e quem) propiciou a situação perigosa. Atores como engenheiros de trânsito, prefeituras, indústria automobilística e agentes de segurança no trânsito não podem ser retirados da equação de responsabilidade. Para SINGER (2022), é mais importante se falar de responsabilidade do que de culpa. Para a autora, “a maior consequência da culpa é a prevenção da prevenção. Achando culpa na pessoa, o caso de qualquer acidente parece fechado” (SINGER, 2022, p.173 - tradução nossa).

No melhor dos casos, culpa é um jeito ruim de se compreender acidentes, e no pior, culpa é uma ferramenta eficaz para pessoas poderosas manipularem as consequências de um acidente. Culpa pode ficar no caminho de prevenir

acidentes e destruir as vidas das pessoas que sobreviveram. (SINGER, 2022, p. 168)

Com este estudo, percebe-se que o tema das colisões no trânsito é robusto e deve ser pensado de maneira mais atenta, além de requerer dos profissionais do jornalismo boas práticas na sua cobertura. Este trabalho apresenta não só críticas, mas também algumas sugestões para futuras matérias nesta temática. Aponta também para a necessidade de discussão do tema pela comunidade jornalística.

REFERÊNCIAS

ACIDENTE. In: DICIO, Dicionário Online de Português. Porto: 7Graus, 2023. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/acidente/>. Acesso em: 06/05/2023.

BANDA B, Guilherme Lara da Rosa. Mulher é agredida por seguranças de boate e morre após ser atropelada por carro no Paraná; imagens fortes: Daiane Oliveira, de 28 anos, morreu após ser arrastada por um carro; o motorista que a atropelou fugiu sem prestar socorro. Banda B, via Metrópoles, [S. l.], p. 1-1, 28 maio 2023. Disponível em:

<https://www.bandab.com.br/seguranca/mulher-e-agredida-por-seguranca-de-boate-e-morre-a-pos-ser-atropelada-por-carro-no-parana-imagens-fortes/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

BANDA B, Redação. Motociclista fica ferido em acidente com globo da morte em circo na Grande Curitiba; veja vídeo do momento: Um vídeo, que a Banda B teve acesso, mostra um momento logo após o acidente, com uma pessoa gritando ‘meu Deus’; veja. Banda B, via Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 13 jun. 2023. Disponível em: <https://www.bandab.com.br/regiao-metropolitana-de-curitiba/acidente-globo-da-morte-circo-fazenda-rio-grande-video/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

BARDIN, Laurence. Análise de Conteúdo. [S. l.: s. n.], 2015.

BASTOS, Dyego Spindola. Batidas de frente e função social do jornalismo: Um estudo com reportagens sobre acidentes de trânsito no jornal Correio Braziliense. Orientador: Luiz Cláudio Ferreira. 2009. 39 p. Artigo (Segundo Grau e Jornalismo) - Aluno, Brasília, 2009. Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/handle/123456789/1865>. Acesso em: 29 abr. 2023.

BRANSCOMBE, NYLA R.; OWEN, SUSAN; GARSTKA, TERI A.; COLEMAN, JASON. Rape and Accident Counterfactuals:: Who Might Have Done Otherwise and Would It Have Changed the Outcome?. Journal of Applied Social Psychology, [s. l.], 1996. DOI <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1996.tb01124.x>. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1996.tb01124.x>. Acesso em: 29 abr. 2023.

CEFTRU (Goiânia, Goiás). Acessibilidade e mobilidade urbana na perspectiva da Equidade e inclusão social et al. Acessibilidade e mobilidade urbana na perspectiva da Equidade e inclusão social. [S.l.:s.n., 2018. Disponível em: http://www.transportes.unb.br/images/phocadownload/livros/Livro%2020Acessibilidade%20e%20Mobilidade%20Urbana%20na%20Perspectiva%20da%20Equidade%20e%20Incluso%20Social_Final.pdf. Acesso em: 11 maio 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Agência Estado. Marcinho, do América-MG, é condenado pela morte de casal que atropelou em 2020: O casal atravessava a via quando foi atingido. Segundo a denúncia do Ministério Público, minutos antes do atropelamento, Marcinho guiava o seu veículo, um Mini Cooper, em zigue-zague. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 19 abr. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/esportes/2023/04/5088379-marcinho-do-america-mg-e-condenado-pela-morte-de-casal-que-atropelou-em-2020.html>. Acesso em: 13 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Agência Estado. Sertanejo Matheus morre vítima de atropelamento na rodovia Dom Pedro 1º: Luis Carlos, 43, nome verdadeiro de Matheus, deixa a mulher Rayane, com quem estava junto há seis anos e filhos. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 30 mar. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/diversao-e-arte/2023/03/5084064-sertanejo-matheus-morre-vitima-de-atropelamento-na-rodovia-dom-pedro-1.html>. Acesso em: 13 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Evellyn Luchetta. Acidente seguido de atropelamento deixa uma vítima em estado grave em Samambaia: Um dos carros envolvidos, um Fiat Pálio vermelho, atropelou uma mulher de 56 anos, identificada como M.C.E.O. Ela sofreu uma amputação traumática. Jornal de Brasília, [S. l.], p. 1-1, 29 jul. 2022. Disponível em:

<https://jornaldebrasil.com.br/brasil/acidente-seguido-de-atropelamento-deixa-uma-vitima-em-estado-grave-em-samambaia/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Júlia Eleutério. Motorista que atropelou grupo de pessoas no Riacho Fundo estava embriagada: Segundo a PMDF, a condutora de 34 anos foi presa em flagrante por embriaguez ao volante após o atropelamento das vítimas. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 9 abr. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/04/5086095-motorista-que-atropelou-grupo-de-pessoas-no-riacho-fundo-estava-embriagada.html>. Acesso em: 13 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Redação. "Menos um fazendo o L": motorista que debochou e matou homem atropelado é indicado Christopher Gonçalves Rodrigues foi indiciado por três crimes. Eles publicou nas redes sociais vídeos e fotos do atropelamento com legendas se gabando do episódio. A vítima de 21 anos morreu. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 12 maio 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/brasil/2023/05/5093898-menos-um-fazendo-o-l-motorista-que-atropelou-e-debochou-de-homem-e-indicado.html>. Acesso em: 2 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Redação. "Menos um fazendo o L": motorista que debochou e matou homem atropelado é indicado Christopher Gonçalves Rodrigues foi indiciado por três crimes. Eles publicou nas redes sociais vídeos e fotos do atropelamento com legendas se gabando do episódio. A vítima de 21 anos morreu. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 12 maio 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/brasil/2023/05/5093898-menos-um-fazendo-o-l-motorista-que-atropelou-e-debochou-de-homem-e-indicado.html>. Acesso em: 2 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Redação. Atropelamento deixa homem em estado grave em São Sebastião: O acidente foi no início da noite desta quinta-feira (20/4), na DF-140, e a vítima foi transportada pelo resgate aéreo para o Hospital de Base. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 21 abr. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/04/5088927-atropelamento-deixa-homem-em-estado-grave-em-sao-sebastiao.html>. Acesso em: 13 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Redação. Cachorro silvestre preso em motor de carro é resgatado após atropelamento; Veja vídeo: De acordo com o motorista do veículo, o atropelamento foi acidental. O animal estava com uma das patas quebradas e foi levado ao veterinário. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 27 fev. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/02/5076544-raposa-presa-em-motor-de-carro-e-resgatada-apos-atropelamento.html>. Acesso em: 13 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Redação. Capotamento na BR 070, em Taguatinga, deixa uma pessoa ferida: O acidente entre os dois veículos aconteceu neste sábado (17), na altura do Setor H Norte. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 17 jun. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/06/5102599-capotamento-na-br-070-e-m-taguatinga-deixa-uma-pessoa-ferida.html>. Acesso em: 12 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Redação. Ciclista de 53 anos morre após ser atropelado no Eixão Norte: O acidente aconteceu na altura do Buraco do Tatu, sentido Rodoviária. O ciclista chegou a ser transportado para o Hospital de Base, mas não resistiu aos ferimentos. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 17 jun. 2023. Disponível em:

<https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/06/5102539-ciclista-de-53-anos-morre-apos-ser-atropelado-no-eixao-norte.html>. Acesso em: 12 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Redação. Colisão entre carretas, caminhão e carro de passeio deixa dois feridos: Acidente ocorreu por volta das 16h40 na DF-150, no trecho entre a rotatória do Grande Colorado e a Fercal, onde os veículos seguiam em sentidos opostos. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 16 jun. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/06/5102262-colisao-entre-carretas-deixa-motoristas-presos-as-ferragens-no-df.html>. Acesso em: 13 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Redação. DF registra dois acidentes de trânsito com diferença de minutos: Uma colisão e um atropelamento ocorreram, na tarde desta quarta-feira (2/3), em duas rodovias federais que cortam o Distrito Federal. Ao menos uma pessoa morreu. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 2 mar. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/03/5077459-df-registra-dois-acidentes-de-transito-com-diferenca-de-minutos.html>. Acesso em: 4 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Redação. Homem de 23 anos morre após capotamento, em Planaltina: O acidente ocorreu próximo de uma residência que fica às margens da DF-128, em Planaltina. No carro, além do motorista, havia dois passageiros. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 18 jun. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/06/5102799-homem-de-23-anos-morre-apos-capotamento-em-planaltina.html>. Acesso em: 12 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Redação. Homem fica em estado grave, após atropelado neste sábado (3/6), no Eixo L: Pedestre ficou em estado grave, depois de atropelamento na noite deste sábado (3/6), à altura da 206 Sul (Eixo L). Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 3 jun. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/06/5099429-homem-fica-em-estado-grave-apos-atropelado-neste-sabado-3-6-no-eixo-l.html>. Acesso em: 13 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Redação. Motociclista morre após acidente com dois carros na DF-250, próximo ao Paranoá: O motociclista tinha 40 anos de idade e foi encontrado morto pelo Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF). O acidente aconteceu próximo à Fazenda Velha, no Paranoá. Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 17 jun. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/06/5102540-motociclista-morre-apos-acidente-com-dois-carros-na-df-250.html>. Acesso em: 12 jul. 2023.

CORREIO BRAZILIENSE, Redação. Pedestre é atropelada por ônibus próximo a BRT de Santa Maria: Segundoos bombeiros, a mulher apresentava escoriações e foi levada para o hospital. Atropelamento aconteceu na noite desta quarta-feira (31/5). Correio Braziliense, [S. l.], p. 1-1, 1 jun. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/06/5098774-pedestre-e-atropelada-por-onibus-proximo-a-brt-de-santa-maria.html>. Acesso em: 13 jul. 2023.

DA ROSA, Guilherme Lara. Mulher é agredida por seguranças de boate e morre após ser atropelada por carro no Paraná; imagens fortes: Daiane Oliveira, de 28 anos, morreu após ser arrastada por um carro; o motorista que a atropelou fugiu sem prestar socorro. Banda B, [S. l.], p. 1-1, 28 maio 2023. Disponível em:

<https://www.bandab.com.br/seguranca/mulher-e-agredida-por-seguranca-de-boate-e-morre-a-pos-ser-atropelada-por-carro-no-parana-imagens-fortes/>. Acesso em: 1 jul. 2023.

DA SILVA, Cláudio Ferreira. A violência no Distrito Federal: um ensaio sobre a mídia impressa e a perspectiva teórica. *Universitas Relações Internacionais*, Brasília, v. 14, ed. 1, 29 abr. 2023. DOI <https://doi.org/10.5102/uri.v4i2.229>. Disponível em: <https://www.arqcom.uniceub.br/relacoesinternacionais/article/view/229/291>. Acesso em: 29 abr. 2023.

DE ALMEIDA, Michel William Zimmerman. Indústria automobilística e poder: uma brece análise dos casos FNM e IBAP. 50 anos do golpe: ditadura e transição democrática no Brasil, [s.l.], 2014. Disponível em: <https://revista.an.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/475>. Acesso em: 26 maio 2023.

DE PAULA, Dilma Andrade. Passado-Presente: a extinção de ramais ferroviários durante a ditadura civil-militar. *Revista HISTEDBR On-line*, [s.l.], 2014. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/8640443/8002>. Acesso em: 2 jun. 2023.

DETRAN - DF (Distrito Federal). DETRAN - DF. Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito de 2019. 1. ed. [S. l.: s. n.], 2021.

GANSTER, Rafael. Industrialização e Imprensa: O debate acerca da indústria automobilística durante o governo JK (1956-1961). Orientador: Luis Carlos dos Passos Martins. 2017. Monografia (Mestrado em História) - Aluno, Rio Grande Do Sul, 2017. Disponível em: <https://meriva.pucrs.br/dspace/handle/10923/10367>. Acesso em: 30 maio 2023.

GODDARD, Tara et al. Does news coverage of traffic crashes affect perceived blame and preferred solutions? Evidence from an experiment. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* Volume 3, [s.l.], v. 3, 2019. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198219300727>. Acesso em: 16 mar. 2023.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 16.645, de 25 de julho de 1995. [S. l.], 25 jul. 1995. Disponível em: http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/28354/exec_dec_16645_1995.html. Acesso em: 4 jul. 2023.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 17781, de 25 de outubro de 1996. Disponível em: http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/30791/exec_dec_17781_1996.html. Acesso em: 4 jul. 2023.

HENRIQUE, Alfredo. Vídeo: motorista atropela PMs em moto e foge sem prestar socorro: Dois PMs que faziam ronda às margens de rodovia na Grande São Paulo foram atropelados por motorista que não parou para prestar socorro. *Metrópoles*, Brasília, p. 1-1, 12 jun. 2023. Disponível em: <https://www.metropoles.com/sao-paulo/video-motorista-atropela-pms-em-moto-e-foge-sem-prestar-socorro>. Acesso em: 29 jun. 2023.

INSTITUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL. RUAVIVA. Paz no Trânsito. [S. l.], 2014. Disponível em: <https://www.ruaviva.org.br/paz-no-transito.html>. Acesso em: 12 jun. 2023.

JORNAL DE BRASÍLIA, Camila Bairros. Mulher morre em acidente entre carro e moto na BR-060: A vítima fatal do acidente era a passageira da moto. A equipe de socorro tentou reanimá-la por 40 minutos, sem sucesso. Jornal de Brasília, [S. l.], p. 1-1, 5 ago. 2022. Disponível em: <https://jornaldebrasilia.com.br/brasilia/mulher-morre-em-acidente-entre-carro-e-moto-na-br-060/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

JORNAL DE BRASÍLIA, Evellyn Luchetta. Acidente entre dois ônibus e caminhão deixa múltiplas vítimas na BR 070: Os ônibus saíram de Taguatinga e seguiam para Águas Lindas, um deles tinha aproximadamente 80 passageiros e o outro, 60 passageiros. Jornal de Brasília, [S. l.], p. 1-1, 8 ago. 2022. Disponível em: <https://jornaldebrasilia.com.br/brasilia/acidente-entre-dois-onibus-e-caminhao-deixa-multiplas-vitimas-na-br-070/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

JORNAL DE BRASÍLIA, Kátia Flávia. Atropelamento Lima Duarte: Mulher fez acordo de sigilo e volta atrás após receber R\$30 mil: <https://jornaldebrasilia.com.br/entretenimento/katia-flavia/atropelamento-lima-duarte-mulher-fez-acordo-de-sigilo-e-volta-atras-apos-receber-r30-mil/>. Jornal de Brasília, [S. l.], p. 1-1, 2 maio 2023. Disponível em: <https://jornaldebrasilia.com.br/entretenimento/katia-flavia/atropelamento-lima-duarte-mulher-fez-acordo-de-sigilo-e-volta-atras-apos-receber-r30-mil/>. Acesso em: 6 jul. 2023.

JORNAL DE BRASÍLIA, Nathalia Maciel. Mulher morre em atropelamento na EPIA Norte: Mulher de 42 anos morre após ser atropelada por um carro nesta terça-feira (23) na EPIA Norte, sentido Brasília. Jornal de Brasília, [S. l.], p. 1-1, 23 maio de 2023. Disponível em: <https://jornaldebrasilia.com.br/brasilia/mulher-morre-em-atropelamento-na-epia-norte/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

JORNAL DE BRASÍLIA, Redação. Acidente grave na DF 130 deixa 17 vítimas: “O ônibus é um ônibus fretado que não estava lotado, com cerca de 30 passageiros, 17 vítimas foram transportadas ao hospital e 4 são graves”, afirmou. Jornal de Brasília, [S. l.], p. 1-1, 14 dez. 2022. Disponível em: <https://jornaldebrasilia.com.br/brasilia/acidente-grave-na-df-130-deixa-17-vitimas/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

JORNAL DE BRASÍLIA, Redação. Acidente na BR 070 deixa motociclista em estado grave: O Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF) foi chamado para prestar socorro na cena. Jornal de Brasília, [S. l.], p. 1-1, 10 abr. 2023. Disponível em: <https://jornaldebrasilia.com.br/brasilia/acidente-na-br-070-deixa-motociclista-em-estado-grave/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

JORNAL DE BRASÍLIA, Redação. Atropelamento de pedestre resulta em uma vítima em estado grave, na BR-070: Na manhã desta terça-feira, 16, o CBMDF atendeu a uma ocorrência referente a um atropelamento de pedestre, na BR-070, sentido Brasília. Jornal de

Brasília, [S. 1.], p. 1-1, 16 ago. 2022. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/atropelamento-de-pedestre-resulta-em-uma-vitima-em-estado-grave-na-br-070/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

JORNAL DE BRASÍLIA, Redação. Atropelamento deixa vítima em estado grave na EPIA Sul: O Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF) foi chamado para prestar socorro na cena. Jornal de Brasília, [S. 1.], p. 1-1, 20 maio de 2023. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/atropelamento-deixa-vitima-em-estado-grave-na-epia-sul/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

JORNAL DE BRASÍLIA, Redação. Carro e ônibus se envolvem em acidente grave na EPTG: Em imagens e vídeos divulgados pelos bombeiros, é possível ver que o carro ficou preso embaixo do ônibus. Jornal de Brasília, [S. 1.], p. 1-1, 23 mar. 2023. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/carro-e-onibus-se-envolvem-em-acidente-grave-na-eptg/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

JORNAL DE BRASÍLIA, Redação. Ciclistas são atropelados na Ponte do Bragueto; mulher fica em estado grave: A mulher apresentava sangramento no nariz e ouvido, TCE grave e suspeita de fratura na coluna e na base do crânio. Jornal de Brasília, [S. 1.], p. 1-1, 2 abr. 2023. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/ciclistas-sao-atropelados-na-ponte-do-bragueto-mulher-fica-em-estado-grave/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

JORNAL DE BRASÍLIA, redação. Homem em situação de rua é atropelado no Gama: Na manhã desta terça-feira, 1º, um homem, aparentemente em situação de rua, foi socorrido pelo CBMDF em estado grave após ser atropelado. Jornal de Brasília, [S. 1.], p. 1-1, 1 nov. 2022. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/homem-em-situacao-de-rua-e-atropelado-no-gama/>. Acesso em: 1 jul. 2023.

JORNAL DE BRASÍLIA, redação. Homem em situação de rua é atropelado no Gama: Na manhã desta terça-feira, 1º, um homem, aparentemente em situação de rua, foi socorrido pelo CBMDF em estado grave após ser atropelado. Jornal de Brasília, [S. 1.], p. 1-1, 1 nov. 2022. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/homem-em-situacao-de-rua-e-atropelado-no-gama/>. Acesso em: 1 jul. 2023.

KUBITSCHKE, Juscelino. Porque construí Brasília. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000. 477 p. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/1039>. Acesso em: 2 jun. 2023.

MACLENNAN, Carol A. From Accident to Crash:: The Auto Industry and the Politics of Injury. *Medical Anthropology Quarterly*, [s. 1.], v. 2, ed. 3, 1988. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/648814>. Acesso em: 5 maio 2023.

MARTINI, Mara Rovida. O Trânsito Como Espetáculo: – O Caso Da Velocidade Nas Marginais Em SP. *Revista Alterjor*, São Paulo, ano 8, v. 2, 21 abr. 2023. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/alterjor/article/view/131084/131033>. Acesso em: 21 abr. 2023.

METRÓPOLES, Alfredo Henrique. Vídeo: motorista atropela PMs em moto e foge sem prestar socorro: Dois PMs que faziam ronda às margens de rodovia na Grande São Paulo foram atropelados por motorista que não parou para prestar socorro. Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 12 jun. 2023. Disponível em: <https://www.metropoles.com/sao-paulo/video-motorista-atropela-pms-em-moto-e-foge-sem-prestar-socorro>. Acesso em: 13 jul. 2023.

METRÓPOLES, Fábila Oliveira. Tiktoker morre aos 35 anos em acidente de carro nos Estados Unidos: Carl Eiswerth estava no carro com um amigo quando foram atropelados por outro veículo em um cruzamento, na última terça-feira (13/6). Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 16 jun. 2023. Disponível em: <https://www.metropoles.com/colunas/fabia-oliveira/tiktoker-morre-aos-35-anos-em-acidente-de-carro-nos-estados-unidos>. Acesso em: 13 jul. 2023.

METRÓPOLES, Felipe Torres. Homem é atropelado e fica em estado grave na Asa Sul: Homem, de 31 anos, foi atendido pelo CBMDF após ser atropelado e transportado em estado grave até o Hospital de Base. Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 3 jun. 2023. Disponível em: <https://www.metropoles.com/distrito-federal/homem-e-atropelado-e-fica-em-estado-grave-na-asa-sul>. Acesso em: 13 jul. 2023.

METRÓPOLES, Laura Braga. Jovem embriagado atropela ciclista, foge de blitz e destrói carro: Marcos Renan Mello de Abreu, 23 anos, estava embriagado e não tem carteira de habilitação. Ele só será liberado mediante pagamento de fiança. Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 14 jun. 2023. Disponível em: <https://www.metropoles.com/brasil/jovem-embriagado-atropela-ciclista-foge-de-blitz-e-destrói-carro>. Acesso em: 13 jul. 2023.

METRÓPOLES, Laura Braga. Motorista usa capacete após atropelar cavalo e quebrar para-brisa: Flagrante aconteceu em Jaraguá (GO) pela ANTT. O ônibus conduzido pelo homem foi apreendido por transporte irregular de passageiros. Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 13 jun. 2023. Disponível em: <https://www.metropoles.com/brasil/motorista-usa-capacete-apos-atropelar-cavalo-e-quebrar-para-brisa>. Acesso em: 13 jul. 2023.

METRÓPOLES, Marcus Rodrigues. BANDA B, Guilherme Lara da Rosa. Mulher é agredida por seguranças de boate e morre após ser atropelada por carro no Paraná; imagens fortes: Daiane Oliveira, de 28 anos, morreu após ser arrastada por um carro; o motorista que a atropelou fugiu sem prestar socorro. Banda B, via Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 28 maio 2023. Disponível em: <https://www.bandab.com.br/seguranca/mulher-e-agredida-por-seguranças-de-boate-e-morre-apos-ser-atropelada-por-carro-no-parana-imagens-fortes/>. Acesso em: 13 jul. 2023: Pouco depois de ser abandonado em via do Guará 2, animal foi atropelado por motorista, que alegou não ter visto o cachorro e deixou o local. Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 26 maio 2023. Disponível em: <https://www.metropoles.com/distrito-federal/imagens-revoltantes-cachorro-abandonado-por-motorista-na-rua-e-atropelado-por-camaro-e-morre>. Acesso em: 13 jul. 2023.

METRÓPOLES, Maria Eugênia. Irmãs são atropeladas por motorista que disse ter usado cocaína: Uma delas está grávida. De acordo com o advogado das irmãs, elas saíam de moto da casa do pai, em Jaboticabal (SP), quando foram atropeladas. Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 5

jun. 2023. Disponível em:
<https://www.metropoles.com/sao-paulo/irmas-sao-atropeladas-por-motorista-que-disse-ter-usado-cocaina>. Acesso em: 13 jul. 2023.

METRÓPOLES, Mateus Salomão. Menina sobrevive após ser atropelada por 2 motos e quase ser atingida por caminhão. Vídeo: Imagens que circulam nas redes sociais mostram o momento em que a menina se soltou da mãe e correu em direção a uma estrada movimentada. Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 16 jun. 2023. Disponível em:
<https://www.metropoles.com/mundo/menina-sobrevive-apos-ser-atropelada-por-2-motos>. Acesso em: 13 jul. 2023.

METRÓPOLES, Nathália Cardim. Fotos: carro em movimento é atingido por pedaço de concreto no Buraco do Tatu: Motorista levou um susto ao passar pela via que liga a Asa Norte à Asa Sul, na Rodoviária do Plano Piloto. Ninguém ficou ferido. Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 13 jun. 2023. Disponível em:
<https://www.metropoles.com/distrito-federal/fotos-carro-em-movimento-e-atingido-por-pedaco-de-concreto-no-buraco-do-tatu>. Acesso em: 13 jul. 2023.

METRÓPOLES, Nathália Cardim. Vídeo: bebê é atropelada pelo carro do pai e sai sem ferimentos graves: Raabe tem 1 ano e 5 meses. A pequena foi atropelada enquanto o pai manobrava o carro na saída de casa para levá-la a uma consulta no médico. Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 30 maio de 2023. Disponível em:
<https://www.metropoles.com/distrito-federal/video-bebe-e-atropelada-pelo-carro-do-pai-e-sai-sem-ferimentos-graves>. Acesso em: 13 jul. 2023.

METRÓPOLES, Redação. Vídeo: carro invade posto de gasolina e mata uma pessoa no Rio: Marcos Vinicius chegou a ser socorrido por um hospital em Realengo, no Rio, mas não resistiu aos ferimentos. O suspeito fugiu. Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 30 maio de 2023. Disponível em:
<https://www.metropoles.com/brasil/video-carro-invade-posto-de-gasolina-e-mata-uma-pessoa-no-rio>. Acesso em: 13 jul. 2023.

MIRELLY, Letícia. Jovem é atropelada por carro, no Eixão Sul: A jovem atropelada foi encontrada deitada de costas na via. Ela sentia dores no lado esquerdo e apresentava escoriações. Jornal de Brasília, [S. l.], p. 1-1, 5 jan. 2023. Disponível em:
<https://jornaldebrasilia.com.br/brasil/jovem-e-atropelada-por-carro-no-eixao-sul/>. Acesso em: 2 jul. 2023.

NADER, Ralph. Unsafe at Any Speed: The designed-in dangers of the American automobile. [S. l.: s. n.], 1965.

OBSERVATÓRIO DOS FAMOSOS, Correio Braziliense. Tiago Toguro se pronuncia após ser indiciado por homicídio culposo: A Polícia Civil indiciou o influencer pelo atropelamento que ocasionou a morte de um motociclista. Correio Braziliense, Brasília, p. 1-1, 10 maio 2023. Disponível em:
<https://www.correiobraziliense.com.br/diversao-e-arte/2023/05/5093478-tiago-toguro-se-pronuncia-apos-ser-indiciado-por-homicidio-culposo.html>. Acesso em: 5 jul. 2023.

OBSERVATÓRIO DOS FAMOSOS, Correio Braziliense. Tiago Toguro se pronuncia após ser indiciado por homicídio culposo: A Polícia Civil indiciou o influencer pelo atropelamento

que ocasionou a morte de um motociclista. Correio Braziliense, Brasília, p. 1-1, 10 maio 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/diversao-e-arte/2023/05/5093478-tiago-toguro-se-pronuncia-apos-ser-indiciado-por-homicidio-culposo.html>. Acesso em: 5 jul. 2023.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Cobertura de segurança no trânsito:: um guia para jornalistas. [S. l.: s. n.], 2015. ISBN 978-92-75-72071-4. Disponível em: <https://iris.paho.org/handle/10665.2/50992>. Acesso em: 2 maio 2023.
ou: ... CEFTRU et al. (2018)

PENA, Felipe. Teorias do Jornalismo. São Paulo: Editora Contexto, 2005. ISBN 9788572442848.

PERDIGÃO, Leticia. A apresentadora Ana Maria Braga foi atropelada por um carro autônomo, que funciona sem motorista, durante uma gravação em 2013. Metrôpoles, [S. l.], p. 1-1, 15 jun. 2023. Disponível em: <https://www.metropoles.com/entretenimento/televisao/ana-maria-braga-relembra-e-detalha-atropelamento-nos-estudios-globo>. Acesso em: 2 jul. 2023.

REDAÇÃO, Jornal de Brasília. Pessoa morre atropelada na Via Estrutural: Segundo o Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF), o motorista permaneceu no local após o atropelamento. Jornal de Brasília, Brasília, p. 1-1, 6 maio 2023. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/pessoa-morre-atropelada-na-via-estrutural/>. Acesso em: 1 jul. 2023.

RODRIGUES, Georget Medieg. Ideologia, propaganda e imaginário social na construção de Brasília. Orientador: Tereza Cristina Kirschner. 1990. Monografia (Mestrado em História) - Aluno, Brasília, 1990. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/22093>. Acesso em: 1 jun. 2023.

RODRIGUEZ, Henrique. Primeiro acidente de carro do Brasil foi a 4 km/h e envolveu Olavo Bilac. Quatro Rodas, [S. l.], p. 1, 13 maio de 2020. Disponível em: <https://quatrorodas.abril.com.br/noticias/primeiro-acidente-de-carro-do-brasil-foi-a-4-km-h-e-envolveu-olavo-bilac/>. Acesso em: 5 maio 2023.

SAMPAIO, Rafael Cardoso; LYCARIÃO, Diógenes. Análise de conteúdo categorial: manual de aplicação. Brasília: INEP, 2021. 157 p. Disponível em: https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/6542/1/Analise_de_conteudo_categorial_final.pdf. Acesso em: 29 jun. 2023.

SANTOS, Josivania Ferreira dos. Placar da vida: bastidores da prática de jornalismo público que mudou o trânsito do Distrito Federal. Orientador: Mônica Prado. 2008. Monografia (Bacharelado em Jornalismo) - Aluna, [S. l.], 2008. Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/handle/123456789/1838>. Acesso em: 12 jun. 2023.

SECRETARIA DE ESTADO DE SAÚDE, Governo do Distrito Federal. Relatório epidemiológico sobre mortalidade geral Distrito Federal, 2019. [S. l.: s. n.], 2019. Disponível em: <https://www.saude.df.gov.br/documents/37101/880227/Relatorio-mortalidade-geral-2019.pdf/71203c1b-7994-f7d1-d5ec-e355cfc1590b?t=1650243946006>. Acesso em: 10 jul. 2023.

SINGER, Jessie. There Are No Accidents: The Deadly Rise of Injury and Disaster: Who Profits and Who Pays the Price. [S. l.: s. n.], 2022.

WEBSTER. Dicionário Online de Inglês. 2023. Disponível em: <https://www.merriam-webster.com/words-at-play/why-is-it-called-jaywalking#:~:text=The%20word%20was%20formed%20in,wrong%20side%20of%20the%20road>.

WRIGHT, Charles Leslie. A Economia Política dos Acidentes de Trânsito. Revista dos Transportes Públicos: ANTP, São Paulo, n. 8, ed. 31, 1986. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2014/11/10/B2C472A1-6581-4E77-88B9-F24081E19B1B.pdf. Acesso em: 2 maio 2023.