

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
Faculdade de Comunicação
Departamento de Audiovisuais e Publicidade
Habilitação em Audiovisual

Flora Gondim de Aragão Rocha

PEDALAR É SUAVER

Memória de documentário

Brasília – DF

2018

Faculdade de Comunicação
Departamento de Audiovisuais e Publicidade

Flora Gondim de Aragão Rocha

PEDALAR É SUAVE

Memória do projeto experimental apresentado à Universidade de Brasília como requisito parcial para a obtenção do título de bacharel em Comunicação Social com habilitação em Audiovisual, pela Faculdade de Comunicação.

Orientadora: Profa. Dra. Rose May Carneiro

Brasília-DF

2018

FLORA GONDIM DE ARAGÃO ROCHA

PEDALAR É SUA VE

Projeto Experimental aprovado em ____/____/____ para obtenção do grau de bacharel em Comunicação Social, habilitação Audiovisual

BANCA EXAMINADORA:

Profa. Dra. Rose May Carneiro

Orientadora

Profa. Dra. Renata Florentino de Faria Santos

Membro

Profa. Dra. Tânia Siqueira Montoro

Membro

Prof. Dr. Luiz Cláudio Martino

Suplente

Agradecimentos

Esse filme é um projeto que só aconteceu porque várias pessoas acreditaram nele: equipe, entrevistados, os 155 doadores que investiram neste filme, e professores e familiares que me ajudaram neste trabalho.

O primeiro agradecimento é ao Raul. Sem ele não haveria filme, ele me motivou do início ao fim e me honra muito entregar um trabalho que reproduz as ideias dele.

A todos os meus colegas da equipe – em especial a Saulo dal Pozzo, meu companheiro de pré-produção, produção e edição –, agradeço-os profundamente por terem feito parte deste projeto, por me ajudarem a contar esta história e pela dedicação que tiveram que foi fundamental para mim. Foi um set harmonioso e um trabalho gratificante, a todos vocês, valeu mesmo, equipe!

À minha família, em especial minha mãe, Renata Aragão, a primeira feminista que eu conheci, que foi a minha personagem, mas também a principal motivadora durante toda a formação do trabalho; a minha tia Roberta Aragão, que me recebeu na casa dela durante o processo de edição, me ajudando e cuidando de mim depois de uma luxação no cotovelo e uma fratura no quinto metatarso; e a meu pai, Helder Gondim, que também me deixou transformá-lo em personagem.

À minha orientadora, que acreditou e se identificou com o projeto desde a primeira reunião, Rose May Carneiro, muito obrigada por me direcionar nesses últimos meses.

Aos amigos de Raul, ciclistas, pessoas que se mobilizaram por todo Brasil, que saíram na Bicicletada Nacional do dia 27 de outubro em 19 cidades, vocês me mostraram do que Raul era capaz, de que tem muita gente lutando por paz no trânsito, e me motivaram a contar algumas das coisas que acontecem diariamente nos asfaltos do Brasil.

À Luiza Ribeiro de Lima, a melhor amiga que eu poderia ter, obrigada pelas tantas vezes que você esteve comigo e por revisar esse projeto.

A todos os meus amigos e colegas de curso na faculdade, vocês me ajudaram a passar por esse longo processo! Foram 6 anos de curso, dois semestres trancados, muitos cigarros trocados, sets de filmagem e momentos especiais que me motivaram a seguir fazendo essa graduação até o fim!

Também agradeço à Universidade de Brasília e à Faculdade de Comunicação, por todas as oportunidades que me ofereceram e por seguir resistindo ao desmonte do ensino superior gratuito e de qualidade.

Tive o prazer de trabalhar com muita gente boa e competente nesses últimos anos, obrigada a todos os diretores e diretoras que me convidaram para as suas equipes, cada set que tive a oportunidade de ir ajudou a me formar para fazer esse documentário.

E a todo mundo que torceu e acompanhou esse filme, todos que irão assisti-lo, muito obrigada!

Resumo

Este trabalho constitui a memória de pesquisa do projeto Pedalar é Suave. O produto apresentado é um documentário de 26 minutos sobre violência no trânsito sob a perspectiva de ciclistas brasileiros. O filme tem por objetivo chamar atenção para a questão do trânsito, causadora de 45 mil mortes por ano no Brasil, e sobre as responsabilidades do governo e da sociedade para mudar a relação entre motoristas e ciclistas. O filme foi produzido a partir de entrevistas, vídeos de arquivo e imagens captadas em ruas de Brasília.

Palavras-chave: Documentário; bicicleta; mobilidade urbana; mortes no trânsito.

Sumário

| | |
|---|----|
| Sumário | 7 |
| 1. Apresentação | 8 |
| 1.1 Equipe..... | 8 |
| 1.2 A questão da bicicleta e da mobilidade em Brasília..... | 9 |
| 1.3 A atuação do Detran | 13 |
| 1.4 Rodas da Paz..... | 15 |
| 2. Justificativa | 17 |
| 2.1 Quem foi Pedro Davison | 18 |
| 2.2 Quem foi Raul Aragão..... | 19 |
| 2.3 Outros casos de violência | 25 |
| 3. Objetivos..... | 27 |
| 3.1 Objetivo geral | 27 |
| 3.2 Objetivos específicos | 27 |
| 4. Cronograma..... | 28 |
| 5. Metodologia | 29 |
| 5.1 Pesquisa Qualitativa..... | 29 |
| 5.2 As Entrevistas | 29 |
| 5.3 O documentário..... | 31 |
| 5.4 A pré-produção | 32 |
| 5.5 A produção..... | 34 |
| 5.6 A pós-produção..... | 37 |
| 5.6.1 A Edição | 37 |
| 5.6.2 A mixagem e a trilha | 38 |
| 5.6.3 A Colorização | 39 |
| 5.6.4 A Animação | 39 |
| 5.6.5 A finalização | 41 |
| 6. Orçamento..... | 42 |
| 7. Exibições | 43 |
| 8. Conclusão..... | 44 |
| 9. Referências Bibliográficas | 46 |
| 10. Referências Filmográficas | 47 |
| 11. Anexos..... | 48 |
| 11.1 Roteiro de gravação | 48 |
| 11.2 Ordens do dia..... | 55 |
| 11.3 Roteiro para edição | 62 |

1. Apresentação

Este memorial é um trabalho de conclusão do curso de audiovisual da Universidade de Brasília, foi iniciado em março de 2018 e finalizado em novembro de 2018.

O produto é um documentário de 26 minutos sobre violência no trânsito que conta a história de Raul Aragão, ciclista de 23 anos, meu irmão, que foi atropelado e morto na L2 Norte, em Brasília, no dia 21 de outubro de 2017.

O que me convenceu a contar essa história foi a morte de Raul ter sido causada pelo seu próprio objeto de estudo. Em seu pré-projeto de TCC de Ciências Sociais, meu irmão escreveu que “o modelo de mobilidade urbana baseado no carro precisa ser reestruturado e ter seu caráter prioritário questionado.”

O filme também conta a história de Pedro Davison, morto aos 25 anos no Eixo Rodoviário Sul (Eixão) no dia 19 de agosto de 2006, e pretende discutir as causas da alta mortalidade no trânsito brasileiro.

Eu já havia gravado um documentário em parceria com alguns colegas, porém essa foi a primeira vez que escrevi e dirigi um documentário sozinha sobre uma questão que me envolvia completamente. Foi um projeto longo e desafiador, porém consegui passar por todas as etapas do filme com harmonia e posso entregar um projeto que manifesta e reproduz a minha voz e a do meu irmão.

A criação desse filme contribuiu muito para o meu processo de luto e de revolta, foi muito difícil passar por tudo isso, mas poder trabalhar esse luto num documentário que possa trazer atenção às tragédias diárias que tentamos combater me ajudou a direcionar melhor os meus esforços em repúdio à violência que Raul sofreu.

1.1 Equipe

O filme foi gravado em junho de 2018 no Distrito Federal e a maior parte da pós-produção aconteceu em Recife-PE. A equipe era majoritariamente universitária e foi composta por:

Flora Gondim – roteirista e diretora; Saulo dal Pozzo – diretor de produção e editor; Ana P Araújo e Guilherme Monteiro – produtores executivos; Isabela Graton e Mariana Bittencourt – assistentes de produção; Elisa de Souza – diretora de fotografia; Ana Luíza Meneses – assistente de fotografia; Mateus Silva – operador de drone;

Martha Suzana – som direto; Camila Palmeira – diretora de arte; Mariana Desconsi – maquiadora; Adilson Vieira - motorista; Rafael Araújo – designer; Kallyo Mâlcher – orçamento colaborativo; Bruno Sarmiento – colorista; Caio Figueiredo – Animação; e Guilherme Assis – editor de som, mixador e compositor.

1.2 A questão da bicicleta e da mobilidade em Brasília

Segundo o relatório do DPVAT, em 2017 foram pagas 41151 indenizações por morte no trânsito em todo o Brasil, país onde um terço dos óbitos são mortes de pedestres.

A falta de planejamento do espaço público para os pedestres e ciclistas é uma das razões por trás dessas mortes: os carros ocupam a maior parte do espaço urbano e a maior parte do orçamento público de mudanças viárias está destinada aos motoristas, negligenciando outros modais. Por um lado, isso desestimula as pessoas a andarem nas ruas, e por outro lado força ciclistas e pedestres a disputar o espaço com os carros.

Esse problema se torna mais específico quando olhamos para o caso de Brasília, uma cidade que tem núcleos afastados e um modelo rodoviarista muito forte: o deslocamento cotidiano da cidade é realizado por rodovias, por conta disso a cidade tem um desenho urbano que favorece a fluidez do carro com vias muito largas, que induzem à alta velocidade, sem obstáculos, semáforos, cruzamentos ou outros elementos reguladores de tráfego.

Em seu pré-projeto de monografia Raul Aragão destacou que no próprio projeto de Lucio Costa não havia o termo “rua”, mas “vias expressas” e “eixos”, segundo Raul: “Qualquer obstáculo encontrado frustra a “promessa de utilização do automóvel”. Como consequência a esse modelo “o motorista do automóvel particular tende a exigir o monopólio do uso do espaço para si enquanto indivíduo, em conflito inclusive com seus pares”. Para Raul a socialização centrada no carro implica na morte do pedestre.

O coração desse modelo rodoviarista de Brasília é o Eixo Rodoviário (Eixão), uma via expressa que cruza os 16km da cidade, dividindo-a ao meio, e que só oferece travessias a cada quilômetro. Apesar de a diferença de tempo entre percorrer a cidade inteira a 80 km/h e a 60 km/h ser de menos de cinco minutos, a população ainda é muito reativa à ideia de baixar a velocidade do eixão. De acordo com o professor do departamento de estatística da UnB David Duarte, entrevistado pelo Pedalar é Suave

em 11 de junho de 2018, a 80 km/h o risco de acidentes é 4 vezes maior que a 60 km/h.

A velocidade também está diretamente ligada à letalidade do choque: enquanto a 30km/h morrem 5% das vítimas de atropelamento, a 50km/h morrem 45% e a 80 km/h ninguém sobrevive, por conta disso nenhum país conseguiu reduzir a mortalidade sem controlar severamente a velocidade.

As altas velocidades ainda aumentam a distância de reação e a distância de frenagem, dados que correspondem à distância percorrida entre o motorista ver uma pessoa ou obstáculo na pista até o carro parar completamente. Depois de reconhecer a situação existe primeiro uma fase mental, de entendimento, e depois uma fase muscular, que seria pisar no freio.

O tempo de reação dura, em média, um segundo, e quanto maior a velocidade, maior é a distância percorrida tanto no tempo de reação quanto no tempo de frenagem. Porém a distância de frenagem não é proporcional em relação à velocidade, e sim exponencial: enquanto a 20km/h o carro percorre 8 metros, a 40km/h o mesmo carro teria percorrido 25 metros.

Segundo Tiago Moreira, diretor de ações educativas do Detran do Distrito Federal, campanhas são insuficientes para alterar a realidade sobre velocidade. Para diminuí-la, é necessário investir em fiscalização e engenharia de tráfego.

A luta pela redução dos limites de velocidade tem por objetivo um modelo de cidade mais acessível, que torne possível atravessar a rua com maior segurança e encurtar distâncias entre comércio e moradia, afinal, as grandes vias aumentam as distâncias percorridas. A ONG Rodas da Paz defende um modelo de investimento em infraestrutura, que crie elementos reguladores de tráfego (semáforos, travessias, ciclofaixas, faixas exclusivas para ônibus, etc.), de acordo com a diretora administrativa da instituição, Renata Florentino, entrevistada pelo Pedalar é Suave em 6 de junho de 2018:

As pessoas têm níveis de engajamento moral variados. Tem gente que só respeita a lei com fiscalização, tem gente que nem assim, por mais que se tente mudar. A cidade tem que ser segura, reduzindo os riscos que as pessoas com engajamento moral baixo causam. (FLORENTINO, 2018)

A fiscalização eletrônica é ainda muito necessária em Brasília, porém ela sozinha não previne condutas inadequadas, uma vez que muitos motoristas burlam o sistema acelerando logo depois de passar pelo pardal ou transferindo os pontos para outras pessoas.

Apesar da legislação prever penalidades para várias infrações, a fiscalização ainda é muito falha, o Código de Trânsito em muitos aspectos ainda não saiu do papel e, segundo Duarte, “se a gente implantasse efetivamente o Código nas nossas ruas, em dois anos reduziríamos em 50% o número de mortes”.

E uma das razões para isso está no fato de que os infratores contumazes seriam tirados de circulação: dirigir não é um direito, é uma habilitação para conduzir uma máquina, e se você oferece risco continuamente, deve ser tirado de circulação. Infelizmente, o carro ainda não é popularmente visto como uma arma que está no convívio diário das pessoas.

Além de o Código ser pouco seguido nas ruas, no Sistema Judiciário há uma permissividade com os casos de crimes de trânsito que, de acordo com Florentino, está relacionada a um recorte de classe da parte dos operadores do Direito que dão a pena mínima aos jovens de classe média e classe alta que matam ao cometer infrações gravíssimas, mesmo quando a legislação prevê penalizações maiores.

Segundo Pêrsio Davison, economista e pai do ciclista Pedro Davison: “Como o carro é uma expressão de poder da elite, todos os nossos julgamentos do que acontece com o carro é que é um acidente, uma fatalidade [...] O Judiciário faz parte dessa elite.”

Afinal como o sistema de justiça pode estar comprometido em combater os crimes de trânsito se condena um jovem permissionário, como o que matou Raul Aragão, dirigindo a uma velocidade mais de 50% superior à máxima permitida na via a ficar sem dirigir por apenas 2 meses?

Uma parte do debate sobre segurança no trânsito depende de ajustes na legislação, mas o olhar condescendente dos operadores do direito também é um fator importante para definir a impunidade: “a lei pode até mudar, mas as pessoas vão ter resistência em aplicar”, segundo Florentino.

Na Bélgica, onde o entrevistado David Duarte fez doutorado em segurança de trânsito, a responsabilidade em casos de acidente é sempre de quem dirige o veículo motorizado, pois a legislação do país entende que esse motorista assume maior responsabilidade. De acordo com o professor: “Mesmo que o pedestre entre inesperadamente na frente do carro, a responsabilidade é do condutor, ele precisa estar preparado para tudo porque quem causa o mal não é o pedestre, é quem está com o veículo”.

Giuseppe Cortizo, ciclista que deu entrevista ao Pedalar é Suave no dia 9 de junho, também falou sobre o mesmo assunto:

Se há uma responsabilidade de segurança, é do motorista, é de quem está vindo atrás, inclusive se você é um carro e outro carro bate atrás de você, normalmente a responsabilidade é de quem bateu atrás, então se você é um ciclista e o carro vem de trás, a responsabilidade de proteger é dele. (CORTIZO, 2018)

David Duarte também lamentou que em pouquíssimas ocasiões são feitos cursos de reciclagem de motoristas:

Na carreira de qualquer profissional é preciso atualização, na carreira de motorista é preciso que ele também se atualize, mas o Detran e os outros órgãos tem sido muito pouco proativos nisso. O Detran sabe o número de multas que eu cometi, que tipo de multas, se foi de velocidade, se foi álcool, celular, estacionamento... ele sabe tudo porque ele tem a minha ficha lá, e tem a ficha de cada condutor. Ora, seria simples pegar essas pessoas e, pra cada grupo, reforçar a legislação e a educação para o trânsito, não basta uma multa, é preciso dar uma nova formação pra ele. (DUARTE, 2018)

Isso acontece porque, apesar de esse tipo de curso estar previsto no código, assim como a apreensão da carteira de motorista, frequentemente a lei não é aplicada. Segundo Tiago Moreira dos Santos, representante do Detran no DF, mesmo existindo provas e laudos comprovando infrações gravíssimas, o órgão não pode usá-los para aplicar um auto de infração, que teria que ser constatado no ato do cometimento. Isso precisa ser modernizado.

A priorização do automóvel é evidente e tem um caráter elitista, o que foi dito na maioria das entrevistas: o carro é um símbolo de ostentação de classes mais altas, a quem mais se destina recursos nesse país, porém é um transporte muito ineficiente,

é caro na aquisição e demanda manutenções, ocupa mais espaço e transporta menos gente.

Os veículos automotores esperaram mais de 70 anos para assistirem sua popularização e generalização no Brasil, mas é importante destacar que durante toda a sua existência em território brasileiro, ostentaram o título de objetos de desejo e cobiça, mesmo nas primeiras décadas em que estavam restritos às classes mais abastadas (ROCHA NETO, 2012)

Numa mesma via, muito mais gente por hora pode se deslocar usando bicicletas do que carros. Além disso, a bicicleta é um transporte praticamente gratuito; a manutenção é mínima em comparação com carros, ônibus e metrô; também é previsível, se você souber sua velocidade saberá quanto tempo levará para chegar; proporciona atividade física; e é um transporte limpo e que ocupa pouco espaço. Para Giuseppe: “É uma grande solução para muitos problemas, só falta as pessoas enxergarem isso”, mesmo assim o transporte motorizado é muito mais incentivado pelo governo.

Em 2018 sentimos algumas das consequências desse monopólio do transporte rodoviário por conta da greve dos caminhoneiros, que, para Florentino, foi uma oportunidade educativa de “ver as limitações de ter moldado as cidades para privilegiar quem anda de carro”. E também porque muitas pessoas tiveram que experimentar outros modais e talvez tenham visto as suas vantagens, além de ter sido um desafio para o Poder Público, mostrando que ele precisa procurar alternativas.

1.3 A atuação do Detran

A entrevista com o gerente de ações educativas de trânsito foi a primeira, realizada no dia 4 de junho de 2018, e para ela eu havia separado algumas questões que não puderam ser respondidas, por não dizerem respeito à atuação da Gerência de Ações Educativas. Porém, são questões que eu ainda gostaria de entender mais sobre a fiscalização e a aplicação do Código de Trânsito.

Entre as coisas que o Tiago Moreira pôde me responder, ele contou que a Gerência de Ações Educativas de trânsito no Detran tem como principal finalidade a comunicação de mensagens-chave de segurança relacionadas aos fatores de risco e respeito aos usuários mais vulneráveis.

O Detran age por meio de três grandes áreas: engenharia, fiscalização e educação. E segundo o inciso 5º do Código de Trânsito, os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito devem primar pelo meio ambiente, saúde e segurança, em relação à defesa da vida.

O foco da última campanha direcionada a ciclistas era o respeito à distância lateral de segurança, de um metro e meio, como está previsto no Código de Trânsito. De acordo com o entrevistado, na maioria das ruas do DF não é possível manter a distância de segurança permanecendo na mesma faixa de rolamento que o ciclista, por isso a campanha se chama “ultrapasse, não passe”, para incentivar os motoristas a mudarem de faixa quando quiserem ultrapassar um ciclista.

A campanha é muito importante, porém ela visa apenas comunicar: a chamada “fina” é uma das principais dificuldades cotidianas dos ciclistas e o artigo 201 do Código de Trânsito diz que “deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta: Infração – média; Penalidade – multa”, porém essa infração nunca é autuada. Por mais que a educação seja fundamental para o respeito às leis de trânsito, ela só proporciona uma percepção subjetiva sobre a proibição, enquanto a fiscalização proporciona uma percepção objetiva de que, se a pessoa descumprir a lei, ela vai ser punida.

Outros projetos que o Detran tem pela promoção do uso da bicicleta são: Cine Pedal Brasil, nos quais as pessoas pedalam e isso gera energia para reproduzir um filme; Cine Detran, que passa o documentário “Bikes vs Cars” para alunos do terceiro ano do ensino médio, além de ações com óculos que simulam embriaguez, para demonstrar os efeitos do álcool na direção.

Na opinião de Tiago Moreira, a forma mais segura de promover o uso da bicicleta é com investimento em infraestrutura cicloviária, pois se o ciclista não está em contato com os carros, não há perigo algum. Porém, para ele é importante também que, onde não existem ciclovias, as vias tenham velocidades compatíveis com o respeito à vida.

Ele ainda disse que uma dificuldade que o Detran ainda tem de enfrentar é que o Brasil tem baixa cultura de segurança viária, cultura que deve ser incentivada pelo órgão. Outro problema é o histórico de discontinuidades de projetos que já foram implementados, mas param devido a mudanças de gestões.

1.4 Rodas da Paz

A Rodas da Paz é uma organização não governamental, fundada em 2003 para promover a mobilidade sustentável, com o objetivo de reagir à violência e ao enorme número de mortes no trânsito no Distrito Federal.

A ONG considera que os pedestres devem ter a maior prioridade em relação às outras formas de deslocamento e incentiva o uso cotidiano da bicicleta.

A Rodas da Paz funciona a partir de três eixos: a promoção do uso da bicicleta, o controle social das políticas públicas e os projetos sociais. O primeiro eixo envolve passeios, campanhas e palestras, o segundo eixo envolve as pesquisas, como o Perfil do Ciclista ou contagens de pedestres e ciclistas, mapeamentos e disseminação de informações, envolvendo ações com o Detran-DF e junto às agências de publicidade. O eixo dos projetos sociais inclui projetos como o “Doe Bicicleta”, “bikes coletivas” e formação em mecânica de bicicleta.

Uma das pesquisas, sobre o respeito à faixa de pedestres, que teve a participação de Raul na concepção, consistia em observar uma amostra de faixas, que foi feita com o apoio do Departamento de Estatística da UnB. Por meio dela foram observadas mais de 13 mil travessias, nas quais percebeu-se que 40% dos motoristas não param assim que o pedestre vai começar a atravessar. Outro fato constatado foi de que não houve diferença entre os pedestres que faziam o sinal com a mão e os que não o faziam, dado que contesta a cultura de culpabilização da vítima.

A pesquisa também serviu para desconstruir a ideia de indústria da multa, que é um argumento usado por pessoas que não aceitam as ações de fiscalização no trânsito. Foi identificada uma relação de cumplicidade com o caos no trânsito, afinal 16 pesquisadores identificaram mais de 5 mil infrações de trânsito em 340 horas, e nenhuma delas tinha um agente do poder público para fazer a autuação.

Já a pesquisa da contagem de ciclistas, que foi coordenada por Raul Aragão, tinha como objetivo coletar dados para fazer uma comparação entre quantas pessoas tem andando em lugares que não tem ciclovia e quantas terão quando a ciclovia for implementada, para demonstrar como mudar a estrutura muda a forma de circulação, e também mostrar que existe gente pedalando mesmo sem estrutura.

Outro cruzamento de dados que a ONG faz é sobre os lugares onde mais gente morre pedalando, já que às vezes, mesmo quando não há forte demanda por ciclovias, o lugar oferece muito risco para o ciclista, o que também exige uma implementação de infraestrutura cicloviária.

Uma questão que também foi colocada pela representante da Rodas da Paz foi o uso do capacete: segundo a pesquisa do perfil do ciclista, o uso da bicicleta é mais presente nas vias localizadas nas áreas mais pobres do DF, onde menos gente tem recurso para comprar um capacete, por isso Renata Florentino questionou a ideia sobre a obrigatoriedade do uso do capacete, pois isso criminalizaria quem mais usa a bicicleta.

Para Giuseppe Cortizo, o capacete é usado como mais uma forma de colocar mais responsabilidade no elo mais frágil. Ele diz que a lei silencia, que não fala nada sobre obrigatoriedade e que a proteção que o capacete oferece não é compatível com os riscos que os motoristas geram, afinal, um impacto a 80 km/h equivale a uma queda de um edifício de 100 andares, segundo laudo assinado pela física Clarissa Cozzi.

2. Justificativa

A morte de Raul, em razão justamente da violência no trânsito contra a qual ele lutava, me deixou com uma grande inquietação sobre a forte injustiça que estávamos vivenciando. Foi surgindo em mim uma necessidade de expressar essa revolta, e o audiovisual me pareceu a melhor forma.

Eu também estava precisando concluir o curso, e, depois da morte de Raul, tive que perder um semestre, o que me deu mais tempo para me dedicar ao projeto. Eu estava ainda procurando um tema para o projeto de TCC e finalmente cheguei à conclusão de que não conseguiria me dedicar exclusivamente a nenhum projeto que não envolvesse a nossa tragédia familiar, assim decidi fazer esse documentário com o qual eu poderia me formar, expor e debater o problema no trânsito em Brasília e, ao mesmo tempo, honrar a memória de meu irmão.

A comoção gerada pela morte de Raul também foi um fator que me fez perceber que esse documentário poderia trazer mais interesse e respeito ao trânsito da cidade e do país. Por ser um ativista, o caso dele recebeu maior atenção nos noticiários; como ele organizava a bicicletada (evento que ocorre sempre na última sexta-feira do mês, em que as pessoas saem para pedalar em vários lugares do mundo) em Brasília, na sexta-feira seguinte à morte de Raul foram feitas homenagens a ele: bicicletadas em 19 cidades. Eu estive na bicicletada de Brasília, que tinha mais de 200 pessoas, na qual plantamos uma árvore com as cinzas de Raul e implantamos a *ghost bike*¹, que era a bicicleta que ele usava quando foi atropelado;

Por conta de um trabalho que Raul fazia para a CPI da Previdência Social, cujo relatório foi apresentado um dia depois da sua morte, ele foi homenageado por mais de dez minutos durante a leitura do relatório pelo Senador Paulo Paim. A Câmara dos deputados forneceu um vídeo em homenagem a ele que foi usado no arquivo do Pedalar é Suave. Também recebemos uma moção de pesar da Câmara Legislativa do DF, motivada pelos deputados Claudio Abrantes e Joe Vale.

Raul também foi agraciado em fevereiro de 2018 com uma medalha póstuma de mérito desportivo militar, pelo Ministério da Defesa, mesmo não tendo carreira no Exército e tendo competido apenas em modalidades não olímpicas.

¹ Bicicleta branca colocada em local onde houve atropelamentos fatais de ciclistas, pode ser a bicicleta que sofreu o acidente, são memoriais em homenagem às vítimas.

2.1 Quem foi Pedro Davison

O Pedro, segundo filho de Pécisio e Beth Davison, sempre gostou de andar de bicicleta: aos 19 anos, fez uma viagem de Brasília a Trancoso, na Bahia, sozinho de bicicleta. Neste percurso de 12 dias, o pai contou que Pedro não havia previsto alguns trechos, como entre Porto Seguro e Trancoso, onde haviam muitas subidas e descidas, mesmo assim ele cumpriu o prazo que havia estipulado.

Ele também fez um circuito com amigos do Tocantins até o Pantanal. A viagem durou quase dois meses, mas foram rodados 4.500 quilômetros apenas em cidades pequenas, de fazendas, conhecendo a população do interior.

Pedro trabalhava no Ibama, e, apesar de ter um carro, fez a opção pela bicicleta como meio de transporte cotidiano.

Ele tinha muitos desejos, de trabalhar justamente com a questão da mobilidade, ele tinha o sonho de morar no sul da Bahia [...] pra fazer um trabalho de educação ambiental, tudo com a bicicleta, levar a bicicleta para as pessoas que moravam longe dos pontos de comércio, por exemplo, ele ia fazer um trabalho muito bonito. (Beth Davison)

No dia 19 de agosto de 2006, era comemorado o aniversário de 8 anos de Luiza, a única filha de Pedro. Ele fez um churrasco para a família e os amigos da filha e depois saiu para dar a volta no lago Paranoá de bicicleta. Estava voltando para casa pela “Faixa Presidencial” que é a faixa central do eixo rodoviário (eixão), na qual é proibida a circulação de carros e que funciona também como acostamento e ilha de travessia.

Foi quando Leonardo Luís da Costa, que vinha a cerca de 95 km/h o acertou por trás, arrastando-o por alguns metros e fugido em seguida. Uma das testemunhas foi o porteiro de um prédio que estava atravessando o eixão e esperava na mesma faixa, o homem disse que viu o carro vindo e que só não foi atropelado porque ele pulou de volta para a faixa de rolamento da esquerda, se colocando em risco.

O motorista foi seguido por um entregador que anotou a placa e avisou a polícia. Ele foi visto por uma blitz, o atropelador tentou dar a ré para fugir, mas o policial deu voz de prisão para ele. O policial perguntou se tinha sido ele que tinha matado o Pedro e ele disse que tinha batido numa placa.

Leonardo vinha de uma festa no Park Way, estava muito alcoolizado, e não freou antes de bater no Pedro. O motorista foi preso, mas a família pagou a fiança e ele foi para casa. A sua carteira de motorista estava vencida.

Luiza, a filha de Pedro, conta: “[a memória d]ele é muito [pelas] histórias pra mim também, porque infelizmente eu não pude conviver com ele tantos anos quanto eu queria”.

Após a morte do Pedro houve muita comoção e mobilização. A família foi procurada pela ONG Rodas da Paz, que sugeriu fazer uma manifestação, na qual foi colocada a sua *ghost bike*, que está lá até hoje. Durante a manifestação, foi entregue ao Ministério Público uma carta de representação pedindo acompanhamento para que o crime fosse julgado como homicídio doloso.

O Ministério Público designou um promotor que reconheceu o aspecto doloso do crime e conseguiu levar o processo ao júri popular. O processo levou mais de 4 anos, houve julgamento e o motorista foi condenado por unanimidade. O juiz aplicou a pena mínima: ele foi condenado a 6 anos e 6 meses em regime semiaberto, e foi albergado durante os 12 meses em que dormia na Papuda.

O condenado nunca assumiu nenhum remorso. Durante o julgamento, parou de dizer que havia batido numa placa, e no lugar disse que achou que era só um carroceiro.

De acordo com o Código de Trânsito, além da condenação a carteira de motorista dele devia ser apreendida, mais ainda porque estava vencida, porém ele conseguiu renovar a carteira logo em seguida e continuou dirigindo normalmente.

Em homenagem a Pedro Davison, em 2017 foi sancionada a lei que determina o dia 19 de agosto como Dia Nacional do Ciclista.

2.2 Quem foi Raul Aragão

Raul Aragão era meu irmão mais velho, por um ano e meio de diferença. Ele nasceu em Recife e morou lá por muitos anos, mas em 2013 se mudou para Brasília para prestar vestibular na UnB. Ele se formaria em ciências sociais no primeiro semestre de 2018.

Desde que se mudou para Brasília, Raul usava frequentemente a bicicleta como meio de transporte, mas foi em 2015 que ele entrou para a formação de voluntários da ONG Rodas da Paz. A partir daí ele também entrou para o projeto Bike Anjo, começou a se envolver com o Bicicleta Livre, que é um projeto de extensão da UnB no qual, dentre outras atividades, ele disponibilizava bicicletas na rodoviária para ir em grupo até a UnB, e ele também foi membro-fundador do Observatório de Brasília.

Em reconhecimento a esse trabalho, ele foi selecionado para representar o Brasil no Fórum Mundial da Bicicleta, em Santiago do Chile, e participava frequentemente de audiências e reuniões na Câmara Legislativa do DF e na Câmara dos Deputados para discutir a mobilidade urbana.

Como ciclista, foi campeão do Desafio Intermodal de Brasília de 2017, uma corrida em que vários modais competem para ver qual o meio de transporte mais eficiente. Ele também foi considerado o fixeiro² mais completo no Bicicultura de 2017, no Recife, e realizava serviços de entregas nas duas cidades.

Como era estudante de Sociologia, ele se interessava muito pela área de pesquisas e estudos da Rodas da Paz, onde organizou as contagens de ciclistas, coordenou a equipe de coleta, e finalizou a escrita do projeto. Ele pretendia continuar nessa área, e estava desenvolvendo seu trabalho de conclusão de curso sobre o impacto dos carros na vida dos moradores de Brasília, trabalho este que foi editado e publicado pela sua orientadora, Christiane Coêlho, com o título “Para ir longe não é preciso velocidade”, no Anuário antropológico da UnB de 2017. Tinha planos de fazer mestrado na Holanda. Para Raul Aragão (2017) era preciso “alcançar o equilíbrio entre os diversos modos de transporte em Brasília, através da negação da primazia do transporte individual motorizado.”

De acordo com Coêlho (2017): “A questão do carro em Brasília, objeto de estudo de Raul, tem sua síntese e resposta com a sua própria vida. O direito à cidade, à mobilidade e à própria vida ficam evidenciados nesse caso específico.”

Brasília é um excelente laboratório para analisar a questão urbana. Raul Aragão baseava-se na análise do projeto original de Lucio Costa, elaborado no *boom* da indústria automobilística na época de construção da cidade, na

² Atleta ciclista na modalidade bicicleta fixa, as provas incluem manobras que testam as habilidades dos competidores.

manutenção de um projeto de cidade baseado no automóvel particular, buscando compreender o local do carro na sociedade brasileira, assim como suas implicações sociais.

Raul Aragão destacava a necessidade de mais estudos que relacionassem os ideais de concepção de Brasília com a realidade. A relação entre cidade, modernidade e automóvel é evidenciada no projeto final de sua monografia, analisando em que medida o imaginário coletivo sobre o carro se relacionava com a promessa de eficiência presente no imaginário socioeconômico da época da criação de Brasília. (COELHO, 2017)

O ciclista Giuseppe Cortizo contou em entrevista que conheceu Raul Aragão antes mesmo de começar a pedalar. Interessado em comprar uma bicicleta, recorreu à ajuda de Raul, que dava dicas de como usar a rua, impor a própria presença, pedalar defensivamente, ter segurança de atravessar cruzamentos. Foi com ele que Giuseppe aprendeu que a bicicleta tinha o direito de andar na rua como qualquer outro veículo.

A gente andava direto, ocupando, um do lado do outro, e é assim que eu gosto de andar com os meus amigos, porque a bicicleta proporciona isso: você poder conversar com o outro com tranquilidade e se deslocar ao mesmo tempo, fazendo um exercício, então essa visão foi toda passada por ele para mim. (CORTIZO)

Foi com Raul que ele começou a pedalar, aprendeu com ele o que era uma bicicleta *fixed gear*³ até que se interessou o suficiente para comprar a própria bicicleta fixa. Raul gostava da modalidade devido a possibilidade de fazer manobras: “quando ele pegou a fixa, que é uma bike que dá pra fazer muitas manobras, aí a primeira coisa que ele queria fazer era dominar todas, ele conseguia ficar equilibrado na bike, sem as mãos, sem o pé, ele dava *skid*⁴, ele andava de monociclo”.

Raul e Giuseppe trabalhavam em um projeto que era uma parceria da Rodas da Paz com o Bike Anjo, em que eles davam aulas pra as crianças, educando e mostrando sinalização.

³ Bicicletas *fixed gear* ou fixas são as que tem a roda livre, ou seja, os pedais sempre se movem junto às rodas, por isso os próprios pedais são usados para a frenagem, elas não precisam de sistema de freio e nem possuem marchas.

⁴ Manobra que pode ser feita na bicicleta fixa em que o ciclista faz a roda traseira derrapar.

No dia 21 de outubro de 2017, Raul saiu para almoçar no restaurante universitário. Ao voltar para casa, na 407 Norte, de bicicleta, foi atropelado por Johann Homonnai, que dirigia a 95 km/h, segundo o laudo pericial da Polícia Civil.

Raul vinha da calçada para atravessar o primeiro lado da L2 Norte, fazer o retorno e atravessar o outro lado. Segundo as testemunhas, ele já estava de costas e na terceira faixa da L2. Já Homonnai dirigia o seu Up TSI, em velocidade, na ordem de 95 km/h na faixa do meio (segunda), de acordo com o depoimento do réu, ele viu Raul ainda na calçada quando “freou de leve” e tentou desviar para a esquerda, virou o carro bruscamente na mesma direção que Raul ia e o atropelou.

David Duarte escreveu um laudo complementar, que foi anexado ao processo penal, no qual atestava que se o motorista viesse a 60km/h ele teria conseguido parar completamente o veículo antes de cruzar com o Raul, e que se ele tivesse permanecido na faixa do meio não teria acertado o ciclista. O professor também disse em entrevista que o laudo pericial era conservador na definição da velocidade, e que, de acordo com os próprios cálculos, Homonnai dirigia em torno de 110 km/h.

Depois de acertar Raul, Homonnai cruzou duas faixas e subiu no canteiro de grama, parando 39 metros depois. Para a mãe de Raul: “Não tinha como Raul, nem qualquer pessoa que estivesse transitando, atravessando a L2 naquele momento sobreviver. Nem se defender, nem correr dava certo.”

Raul ainda foi levado ao hospital com vida, porém ele esteve imóvel e desacordado desde a colisão, teve várias paradas cardiorrespiratórias e morreu às 4h27 do dia seguinte.

O motorista, segundo relatórios, ficou por algum tempo na cena do crime e fez o exame de bafômetro que deu negativo, porém o comprovante desse exame nunca foi impresso e anexado ao processo. Exames de bafômetro são provas documentais e não testemunhais, e a não impressão do comprovante foi algo que sempre nos deixou desconfiados sobre a veracidade desse teste. Apesar de estar presente, o motorista não foi conduzido à delegacia para prestar esclarecimentos, e por vários dias não foi intimado.

A nossa família passou alguns dias sem saber sequer o nome do motorista. Fomos à delegacia dez dias após o ocorrido, apenas para buscar o boletim de

ocorrência, e o delegado nos convidou para entrar na sala dele, onde me chamou atenção o cartão de visita do pai do motorista em cima da mesa, o delegado nos contou que ele havia visitado a delegacia sem o filho. Quando perguntamos porque o motorista ainda não havia sido intimado o delegado nos respondeu que preferia primeiro ter conhecimento do laudo técnico pericial, para depois tomar depoimento do motorista.

Para nós essa estratégia pareceu dar uma vantagem ao infrator, de conhecer o que poderia ou não ser refutado, por isso acreditamos que isso comprometeu a investigação e, para a mãe de Raul, “isso também foi um desrespeito com a família. A pessoa que perde um ente no trânsito de uma forma violenta tem o direito à informação o quanto antes.”

Após a publicação do laudo técnico, 17 dias depois do atropelamento, Homonnai foi intimado para depor, quando preferiu ficar em silêncio e, ao fim, acrescentou que não estava na velocidade atestada pelo laudo.

Segundo o Código de Trânsito, pela gravidade do atropelamento, os agentes do BPTRAN já teriam autonomia para reter a carteira do motorista no ato. Também questionamos o posicionamento do Detran de não reter a permissão após ter o conhecimento do laudo técnico pericial que prova a infração gravíssima, o que, de acordo com o Código, seria motivo de suspensão, e nos foi respondido que, segundo a nossa legislação, o auto de infração só pode ser aplicado no ato do cometimento.

Isso precisa ser modernizado: o trânsito é um bem público, e manter um motorista homicida em circulação logo após o crime é de uma irresponsabilidade que coloca todas as pessoas que circulam por onde ele dirige em risco.

Quando procuramos o Ministério Público para acompanharmos o encaminhamento do processo penal, descobrimos que ao contrário do que aconteceu no caso de Pedro Davison, o MP não trabalha mais com a possibilidade de dolo eventual no trânsito, julgando o crime apenas pelo Código de Trânsito e, mesmo assim, são aplicadas as penas mínimas do código.

A família Davison lamentou que depois de 11 anos entre os casos de Pedro e Raul, o Ministério Público tenha recuado em relação a sua postura com o dolo eventual, também que mesmo com toda a luta que eles empenharam depois da morte

do filho, ainda sentiram a tragédia se repetir com outra pessoa próxima. Pêrsio Davison defende que existe crime cometido no trânsito e que o Código de Trânsito não atende a esses processos, que devem ser julgados pelo Código Penal.

“Ninguém vê no criminoso de trânsito o imaginário do estuprador, do assaltante, mas as vítimas dele ficam mortas da mesma forma.” (ARAGÃO, 2018)

O motorista foi julgado em uma audiência no dia 22 de fevereiro, única ocasião em que os pais de Raul o viram. Ele sequer olhou para a família da vítima e não demonstrou nem culpa, nem arrependimento. Ele já havia contrariado o laudo técnico, e quando questionado a que velocidade estaria, respondeu que não sabia, porém que não era aquela atestada no laudo. A promotora perguntou então se estava acima ou abaixo da velocidade máxima permitida, e ele também não soube dizer.

Apesar de a defesa ter assumido a estratégia de culpar a vítima, foi considerada pelo Ministério Público e pela Justiça a culpa exclusiva do motorista, dando a ele a pena mínima, dois anos de tutela da liberdade, a ser substituída por penas alternativas e dois meses proibido de submeter-se ao exame de habilitação após o processo ser transitado em julgado.

Para Renata Florentino, a pena que foi dada para o motorista poderia ser maior, a lei já permitia isso. Ela diz que a pena não foi dada por um olhar condescendente dos operadores do direito: “se os operadores do direito tivessem um pouco mais de formação e segurança viária, eles iriam entender”. A mãe de Raul também questionou essa pena: “Por que a pena de privação de liberdade é maior que a pena para impedir que a pessoa cometa outro crime de trânsito? No mínimo, ela teria que ser igual”. Também lembrou que o Código prevê a suspensão de 2 a 60 meses, levantando o questionamento: como um permissionário, a mais de 50% da velocidade da via (infração gravíssima com suspensão de carteira) não tem essas questões consideradas como um agravante, e aplica a pena mínima?

Além disso, a suspensão só é válida depois que a ação transita em julgado. Enquanto isso, os motoristas que comprovadamente mataram uma pessoa continuam dirigindo normalmente, sem passar por nenhum processo técnico ou psicológico. A permissão de Homonnai só perdeu a validade no prazo de um ano.

O sistema é permissivo com o motorista, negligenciando a tragédia vivida pela vítima e seus familiares. De acordo com Aragão, “o sistema não está preocupado com se aquela pessoa vai voltar a matar, está preocupado em resolver aquele processo”.

2.3 Outros casos de violência

Outros casos de violência também foram contados pelos ciclistas entrevistados, como um assessor da câmara que ameaçou um grupo de ciclistas na W4 Sul enquanto o grupo voltava do velório do Raul. O homem começou uma briga, ameaçando o cortejo, entrou na contramão, jogou o carro pra cima e desceu com uma faca, e a polícia, mesmo acionada, registrou a ocorrência e deixou ele ir embora dirigindo, mesmo ameaçando os ciclistas dentro da delegacia.

Rafael Araújo também já foi ameaçado por um homem que apontou uma arma para ele e para o Raul, no Eixo W Norte.

Rafael foi atropelado por uma Kombi em 2016, sendo arrastado embaixo do carro por um tempo, e teve que colocar um pino na perna. O motorista pagou o conserto da bicicleta.

Giuseppe Cortizo foi atropelado duas vezes. A primeira na L4 Sul, em 2015, quando ainda estava começando a pedalar, ele e um amigo ocupavam uma faixa à noite. Segundo Giuseppe: “eu estava pedalando e só senti meu corpo voando, eu caí no capô do carro e depois no chão.” Cortizo, em princípio, achou que a motorista ia fugir, mas ela voltou. Para Giuseppe parecia que ele estava acalmando-a, mesmo com muita dor.

A segunda vez foi na entrada do Parque da Cidade que fica perto da Polícia Civil. Giuseppe disse que estava atravessando três faixas para fazer um retorno, ele foi pedindo passagem entre os carros, mas não viu ninguém na terceira faixa. Uma mulher vinha em alta velocidade e o acertou.

A mulher desceu do carro xingando e chamando-o de louco, ao que Giuseppe rebateu que a louca era ela, por dirigir daquele jeito num parque. Como não precisou ir para o hospital, achou melhor não reportar a ocorrência, sendo mais um caso que sequer foi notificado.

Segundo Giuseppe, as pessoas ainda não têm o costume de ver as bicicletas na rua, e muitas vezes os ciclistas acabam escolhendo pedalar na calçada ou na

ciclovias. O problema é que a calçada é o espaço dos pedestres e os ciclistas podem causar riscos a eles, dependendo da velocidade, e as ciclovias em Brasília ainda são poucas, mal localizadas, e frequentemente terminam no meio da rua, em algum lugar perigoso.

O ciclista também conta o caso de Arlon, estudante de mestrado da UnB que foi assaltado na ciclovia do Eixo Monumental em novembro de 2017, que de acordo com Giuseppe “está lá, mas não tem luz”. Arlon foi assaltado e esfaqueado, e morreu por não conseguir pedir ajuda.

Como a cidade foi feita para carros, Giuseppe afirma que é muito mais fácil, para quem usa a bicicleta como meio de transporte, recorrer ao asfalto.

De acordo com Eduarda Proença, entrevistada no mesmo dia, quando ela soube do atropelamento de Raul não achou que fosse sério, “porque a gente fica escutando isso: fulano foi atropelado, o Raul mesmo já tinha sido atropelado, eu não achei que seria tão grave assim”.

3. Objetivos

3.1 Objetivo geral

A produção de um documentário de 26 minutos sobre violência no trânsito, contando o caso de Raul Aragão e esclarecendo alguns problemas e soluções para a mortalidade no trânsito no Brasil, que ultrapassa 40 mil mortos por ano.

3.2 Objetivos específicos

Abordar o tema da Mobilidade Urbana e contar a trajetória de ativismo e a morte de Raul Aragão. Expor a violência das vias urbanas em Brasília. Debater a responsabilidade sobre direção perigosa. O que pode acontecer com quem comete crimes de trânsito? Servir para a conscientização sobre os direitos e obrigações de motoristas e ciclistas.

Contar a história de Pedro Davison para comparar o resultado jurídico para compreender porque casos parecidos são julgados de forma diferente.

Descobrir e mostrar o que vem sendo feito pelo principal órgão de trânsito do DF e entender quais medidas são mais eficientes para cada problema.

4. Cronograma

| | Mar | Abr | Mai | Jun | Jul | Ago | Set | Out | Nov | Dez |
|------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1) Pesquisa e Pré produção | X | X | X | | | | | | | |
| 2) Set | | | | X | | | | | | |
| 3) Análise de material | | | | | X | | | | | |
| 4) Edição | | | | | | X | X | | | |
| 5) Mixagem, trilha e colorização | | | | | | | | X | | |
| 6) Finalização e primeira exibição | | | | | | | | | X | |
| 7) Apresentação para a banca | | | | | | | | | | X |

5. Metodologia

5.1 Pesquisa Qualitativa

A pesquisa qualitativa é aquela que tem foco no aspecto subjetivo do objeto analisado, sendo assim, necessária a interpretação. Essa pesquisa dá mais liberdade aos entrevistados para apontar seus pontos de vista e experiências relacionados ao objeto de estudo.

Ou seja, ao invés de contabilizar números e estatísticas, o objetivo é compreender o comportamento de determinado grupo-alvo, porque procuram respostas que não são mensuráveis, como análise de sentimentos, percepções, intenções e comportamentos. São pesquisas com poucos entrevistados e que tem por objetivo entender o porquê de algumas ações.

O resultado dessa pesquisa induz à reflexão e análise, garante uma aproximação mais íntima com o entrevistado, uma relação que é ideal para o documentário, que necessita empatia entre o espectador e o entrevistado.

5.2 As Entrevistas

As entrevistas foram a maior base para a formação desse trabalho, a partir delas eu me baseei para este texto e elas narram a história contada no meu documentário. Bill Nichols, em *Introdução ao Documentário*, diz que o método é importante para o documentário de modo participativo:

Os cineastas usam a entrevista para juntar relatos diferentes numa única história. A voz do cineasta emerge da tecedura das vozes participantes e do material que trazem para sustentar o que dizem. (NICHOLS, 2010, p. 160)

Eu escolhi os meus personagens a partir das primeiras coisas que eu sabia que seriam importantes para o desenvolvimento do filme, eu sabia que seria preciso chamar ciclistas, procurei primeiro pessoas que eu já conhecia por causa do Raul, perguntei a Rafael Araújo e a Giuseppe Cortizo sobre quando eles tinham sido atropelados e se poderiam contar a história para o filme, eles aceitaram, perguntei no grupo de ciclistas do *whatsapp* FGDF se alguém mais gostaria de participar do filme, falando sobre a experiência pedalando nas ruas e sobre a violência do trânsito, Marcos Legnani também quis participar.

Sobre o caso do Raul eu sabia que a melhor forma de contar seria entrevistar pessoas da minha família, entrevistei minha mãe e meu pai separadamente e eu mesma dei um depoimento que ao final achei pouco aproveitável, foi difícil falar sem ter alguém me entrevistando e por isso acho que mesmo tendo preparado um material, eu desviei do foco. Também procurei o juiz Osvaldo Tovani e o delegado Laércio Rosetto, responsáveis pelo caso, mas eles não quiseram dar entrevista.

Eu decidi de início contar a história de Pedro Davison, por ter sido o primeiro caso próximo de mim e do meu irmão, nossas famílias se conhecem de antes de termos nascido e foi, a partir da família de Pedro, que Raul conheceu a ONG Rodas da Paz, também era um caso que, 11 anos antes, havia conquistado aquilo que não conseguimos, o julgamento pelo júri popular por homicídio doloso, essa diferença foi definidora para a entrevista.

Por ser um documentário sobre o trânsito de Brasília, era de vital importância entender a questão pelo ponto de vista de um dos órgãos de regulação, o Detran-DF, eu ainda não sabia como abordar o órgão, nem quem seria a melhor pessoa a ser entrevistada, os meus produtores executivos, Ana P Araujo e Guilherme Monteiro entraram em contato com o órgão, que indicou Tiago Moreira, o gerente de ações educativas do Detran, para a entrevista. Infelizmente, Moreira não pôde responder as minhas perguntas sobre a atuação do órgão em outras áreas, principalmente a fiscalização e a legislação, porém ele falou sobre as principais formas de atuação do órgão e sobre tudo que estava relacionado à promoção de campanhas educativas.

Também foram entrevistados dois professores da UnB, a doutora em Sociologia - Renata Florentino, que é diretora de ações administrativas da ONG Rodas da Paz, que estuda mobilidade urbana desde o seu doutorado que era sobre as políticas de mobilidade nas cidades-sede da copa do mundo, o doutorado foi feito na UNICAMP. E o professor e doutor em segurança de trânsito – David Duarte, pela Universidade Livre de Bruxelas e presidente da ONG Instituto de Segurança no Trânsito, também foi coordenador do fórum pela paz no trânsito em, quando foi feita a campanha pelo respeito à faixa de pedestres e o controle das velocidades em Brasília.

5.3 O documentário

Segundo Bill Nichols em *Introdução ao Documentário*, “o documentário trata do esforço de conhecer, persuadir ou predispor a uma determinada visão do mundo real em que vivemos”, esse documentário tem para mim, exatamente esse objetivo, é um manifesto sobre a minha visão do trânsito brasileiro:

O documentário não recorre primeira ou exclusivamente a nossa sensibilidade estética: ele pode divertir ou agradar, mas faz isso em relação ao esforço retórico ou persuasivo dirigido ao mundo social existente. O documentário não só ativa nossa percepção estética, como também ativa nossa consciência social. (Nichols, 2010, p. 102)

Decidi trabalhar com entrevistas e imagens de arquivo, estratégia que Nichols define como importante para definir o modo participativo de documentário, que enfatiza a relação do cineasta com o tema:

Os cineastas que buscam representar seu próprio encontro direto com o mundo que os cerca e os cineastas que buscam representar questões sociais abrangentes e perspectivas históricas com entrevistas e imagens de arquivo constituem dois componentes importantes do modo participativo. Como espectadores, temos a sensação de que testemunhamos uma forma de diálogo entre cineasta e participante que enfatiza o engajamento localizado, a interação negociada e o encontro carregado de emoção (Nichols, 2010, p. 162)

O livro de Nichols fala bastante sobre documentários que abordam a questão familiar, apesar de ele não os ter citado, a sua descrição me fez pensar muito em dois documentários brasileiros recentes: *Mataram o meu irmão* (2013) de Cristiano Burlan e *Elena* (2012) de Petra Costa, ambos sobre irmãos que já morreram, o primeiro por arma de fogo e a segunda por suicídio, e que entrevistam e expõem a própria família para contar a história de Rafael e Elena. De acordo com Nichols: “ao falar de um “nós” que inclui o cineasta, esses filmes alcançam um grau de intimidade que pode ser bastante comovente.”

A franqueza e a intimidade da abordagem contrastam dramaticamente com a aura de objetividade imparcial que marca documentários mais tradicionais. A própria subjetividade compele à credibilidade: em vez de uma aura de veracidade absoluta, temos a aceitação sincera de uma visão parcial, mas muito significativa; situada, mas apaixonada. (NICHOLS, 2010, p. 82)

A questão da paixão é essencial, pois os documentários tratam dos assuntos que ocupam a nossa vida da forma mais apaixonada e perturbadora.

A forma pretendida de levar as entrevistas e finalizar o filme foi coerente com as retóricas deliberativa e cerimonial. A retórica deliberativa serve para encorajar ou dissuadir os outros em ações coletivas, segundo Nichols:

As deliberações olham para o futuro e propõem questões a respeito do que fazer. Uma estrutura problema/solução adapta-se bem à deliberação; ela permite o exame minucioso da conveniência ou perniciosidade de diferentes escolhas. (NICHOLS, 2010, p. 103)

Já a retórica cerimonial está ligada à figura do Raul e de seu assassino, o autor diz que “A retórica cerimonial tenta dar coloração moral à vida de uma pessoa, de forma que possamos julgá-la merecedora de emulação e respeito ou demonização e rejeição.” Ao falar sobre a vida de Raul eu pretendo exaltá-lo, e, mesmo escondendo a figura de Homonnai, o filme ainda deixa a rejeição implícita.

5.4 A pré-produção

O filme começou a ser idealizado em fevereiro, antes da audiência de instrução e julgamento de Johann Homonnai, porém o projeto só realmente nasceu depois da audiência no dia 22 de fevereiro. A primeira pessoa da equipe foi Saulo dal Pozzo, produtor e editor que vinculou o projeto às produtoras Ruídos e Colina, com a adição das assistentes de produção, Isabela Graton e Mariana Bittencourt e os Produtores executivos, Ana P Araujo e Guilherme Monteiro, a primeira reunião oficial foi feita com Saulo, Guilherme, Ana P e Flora e discutiu os primeiros pontos do filme.

Foi estabelecido que o filme teria em torno de 30 minutos e que se dividiria em três partes, a primeira, contaria a história do ativismo do Raul, e teria ele como figura central, traria como conteúdo os casos de violência no trânsito, relatos de violência (do Raul ou de outros ciclistas entrevistados) e as formas de se manter em segurança, capacetes, ciclovias.

Em relação a esta primeira parte foi destacada a necessidade de procurar materiais de arquivo, pensamos em procurar com grandes emissoras que o pudessem ter entrevistado.

A segunda parte do filme começaria a discutir as consequências mais diretas da violência, descrevendo assim os casos das mortes de Raul Aragão e Pedro Davison, seriam aqui descritos o atropelamento e o desenvolvimento legal dos

ocorridos. Esta parte do documentário estaria principalmente centrada na figura materna, por parte de Renata Aragão, mãe de Raul, e Beth Davison, mãe de Pedro.

A terceira parte do filme mostraria as razões econômicas que estão por trás do processo, quais são as possibilidades de mudança, baseada em sistemas estrangeiros ou ideias que deram certo e quem está principalmente responsável por esta situação. Em princípio foi pensado aqui em se ter uma mensagem mais direta em relação a Johann Homonnai, porém por razões legais, esse foco não foi mantido. Essa parte do filme, ainda contendo diversas entrevistas, o conclui com cenas da bicicletada feita em homenagem a Raul.

Ainda na mesma reunião foi exposto o meu orçamento pessoal que poderia ser dirigido ao filme, acreditamos que seria suficiente para os primeiros gastos de produção, mas estudamos alternativas para que mais dinheiro fosse gerado para a pós-produção, apesar de ser um projeto universitário, sempre foi colocado como prioridade neste projeto o pagamento da equipe que o realizou.

Foram considerados: Editais da Lei Rouanet, editais do FAC e da Ancine, mas nenhum desses projetos trouxe retorno.

No dia 19 de março fizemos a primeira lista de equipamentos para a realização do filme:

1 - Câmera Sony A7IIIs, baterias, adaptador pra lentes canon, cartões de memória*

2 - Lente (24-70 ou 24-105 canon)*

3 - Tripé de câmera*

4 - Estabilizador de câmera (pode ser gimbal ou shoulder)*

5 - Monitor com entrada HDMI, cabo HDMI-HDMI 10m, cabo micro HDMI-HDMI

longo

6 - 4 tripés de luz

7 - Garra Carolina

8 - Cabeça de efeito

9 - Equipamentos de luz - LED

10 - Fita crepe

11 - Difusores

12 - Cinefoil

13 - Drone

14 - Lapela x2

A Câmera foi alugada com Pedro Buson, alguns equipamentos são da fotógrafa, alguns da Faculdade de Comunicação (FAC/UnB) e alguns da Trupe do Filme.

Decidiu-se que o filme seria gravado em junho, em um prazo de 14 dias. No mesmo dia foi feito o registro do argumento no Escritório de Direitos Autorais da Biblioteca Nacional.

No dia 24 de março foi feita uma reunião geral com toda a equipe, onde tudo que havia sido discutido foi exposto para todos, a reunião também contou com a presença de Renata Aragão, mãe de Raul e Flora. Também conseguimos uma carta de apoio da Embaixada da Holanda. Nesta reunião fechamos o cronograma de gravações para entre os dias 2 e 16 de junho.

5.5 A produção

A primeira entrevista do filme foi com o Diretor de Ações Educativas do Detran, Tiago Moreira, no dia 4 de junho, começamos a gravar às 9h36 e terminamos por volta das 11h, antes do tempo previsto, como a segunda entrevista do dia só estava prevista para as 15h, a equipe passou algum tempo ociosa.

Para a entrevista eu havia me preparado com várias perguntas sobre a legislação e as suas aplicações, porém, desde o começo, o entrevistado disse que não era qualificado para responder essas perguntas, mesmo estando num cargo de direção no principal órgão de trânsito do DF, isso foi ao mesmo tempo decepcionante e esclarecedor sobre alguns problemas enfrentados em relação à mobilidade urbana.

Assim fiz as perguntas que tinha sobre as campanhas e tive de improvisar um pouco, mesmo assim, creio que a entrevista produziu bons resultados e vários esclarecimentos sobre as ações do Detran e o que é considerado ou não efetivo como campanha para um trânsito mais humano.

O segundo entrevistado foi o meu pai, Helder Gondim, foi externa, na quadra residencial que ele costumava morar, ele chegou antes do previsto e por isso começamos a gravar às 14h50 e terminamos às 15h45, bem antes do programado.

O fato de a entrevista ter sido externa nos deixou sujeitos a alguns barulhos e interrupções, porém, pela temática do filme, achamos que esses barulhos não eram tão inconvenientes assim.

O segundo dia de set, 6 de junho, foi na UnB, entrevistamos Renata Florentino, diretora de ações administrativas da ONG Rodas da Paz e professora de Sociologia da UnB.

Escolhemos a área da entrevista por causa de um grafite que o Raul gostava, porém, a área, às vezes, se enchia de estudantes, que atrapalhavam um pouco a captação de som.

Renata falou sobre diversas ações da Rodas, suas políticas e ideologia, também falou sobre as ações de Raul na ONG e algumas das soluções que poderiam ser dadas para mudar o cenário de violência.

Depois da entrevista da Renata, gravamos planos de preenchimento em vários locais da UnB (RU, ICS, ICC) e no local do atropelamento também, gravando inclusive pedestres e ciclistas fazendo a mesma travessia.

Minha mãe se juntou ao set por volta das 15h30 para que decorássemos a bicicleta, como temos feito em datas comemorativas, o tema foi Festa Junina, o movimento foi filmado, assim como as várias intervenções e o fluxo no local.

Terminamos de gravar as 17h.

A terceira diária foi no estúdio da Trupe do Filme, no dia 7 de junho, eu havia ido preparar o cenário na noite anterior, a primeira entrevista foi a da minha mãe, Renata Aragão, se estendeu por toda a manhã e achamos que isso iria atrasar o set, porém quando ligamos para a família Davison, que daria a entrevista à tarde, eles pediram para adiar, o que me deixou tranquila para seguir com o meu depoimento.

Infelizmente a experiência de dirigir a mim mesma não foi como eu havia esperado e foi mais difícil dar um depoimento sem ninguém pra me entrevistar, mesmo eu tendo preparado tópicos e documentos. Não acho que minha entrevista foi muito boa e por isso a utilizei muito pouco no filme.

Como a entrevista da tarde não aconteceu, aproveitamos o tempo extra para adiantar alguns planos de cobertura, como as fachadas da 2ªDP, do MPDF e do TJDFT, algumas cenas no eixo monumental e uma *ghost bike* na L4 Norte.

Na sexta-feira, dia 8 de junho, começamos a gravar planos no Eixão pela manhã, da *ghost bike* de Pedro Davison e alguns carros passando, depois a ciclista Aline Henning chegou e gravamos na entrequadra 213 sul, na 503/703 sul (w3), na 407/607 norte (L2), almoçamos na UnB e seguimos para a EPTG, onde começamos a percorrer parando em passarelas.

Na primeira passarela, o plano ficou bom, porém, na segunda, a ciclista saiu antes da câmera ficar pronta e quando conseguiram sincronizar a imagem não ficou boa.

Nesse momento, o operador do drone⁵ chegou e seguimos para a terceira passarela, onde gravamos bons planos com o drone, seguimos para a 4ª passarela onde gravamos mais dois planos com o drone e alguns com a câmera.

Percebemos que ainda havia tempo e decidimos ao invés de continuar na EPTG, seguir para a EPIA, onde fizemos dois planos com o drone (um com a ciclista e o outro só do trevo) enquanto a Elisa fazia outros planos de preenchimento, depois terminamos a diária.

Escolhemos a diária do sábado, 9 de junho, para entrevistar os ciclistas que eram amigos do Raul e que tinham casos de atropelamento para contar, de manhã entrevistamos Giuseppe Cortizo e Eduarda Proença na entrequadra 713/12 Sul, onde eles foram ameaçados por um funcionário da Câmara dos Deputados no dia do velório do Raul, a entrevista foi muito boa e infelizmente não pudemos usar todas as histórias que eles contaram no corte final. Foi a primeira entrevista que gravamos com duas pessoas ao mesmo tempo.

À tarde entrevistamos Rafael Araujo e Marcos Legnani, juntos também, na 205 Norte, tudo ocorreu tranquilamente, porém tivemos dificuldade com as falas de Marcos pois ele não projetou a voz da melhor forma, já Rafael falou com maior desenvoltura.

O Domingo, 10 de junho, foi o dia que filmamos os planos de cobertura que ficaram faltando, nesse dia queríamos filmar algumas outras *ghost bikes* em Brasília, porém, só quando chegamos no local, descobrimos que algumas delas tinham sido roubadas, nesse dia entrei em contato com as famílias das vítimas e, nos dois casos, foi afirmado que os responsáveis estavam ligados aos assassinos, isso demonstra mais uma forma de violência contra as famílias, violência que infelizmente também passamos no mês de Agosto de 2018, quando derrubaram a pequena árvore que havíamos plantado, destruíram alguns *banners* e entortaram a *ghost bike* do Raul.

Apesar da falta das bicicletas, gravamos alguns planos no local, infelizmente gastamos mais tempo e gasolina do que o necessário, ainda conseguimos gravar uma *ghost bike* no Lago Sul e outra no Jardim Mangueiral.

⁵ Veículos aéreos sem tripulação, são controlados remotamente e normalmente tem uma câmera acoplada, inicialmente entraram no mercado como brinquedos, mas se tornaram muito mais populares na última década, sendo usado para a captação de imagens, para entregas e resgates.

O último dia de Set foi a segunda-feira, 11 de junho, dia para o qual remarcamos a entrevista com a família de Pedro Davison e a entrevista com o doutor em segurança de trânsito David Duarte.

Pedro Davison foi um ciclista e biólogo brasileiro que no dia 19 de agosto foi assassinado na faixa presidencial do eixão, a família dele sempre foi próxima da minha e a familiaridade com o caso fez com que a entrevista corresse tranquila, a família também pôde comentar o caso do Raul e fazer uma comparação da atuação do Ministério Público e da Justiça em cada processo. Muita coisa impressionante foi dita sobre o Pedro que não ficou na montagem, o que também foi uma pena.

A última entrevista foi com o David Duarte, no escritório dele, Duarte também tinha familiaridade com o caso do Raul, pois estudou o caso e produziu um laudo complementar que foi anexado ao processo penal, mas a sua formação também permitiu que ele oferecesse algumas soluções para o problema do trânsito.

5.6 A pós-produção

5.6.1 A Edição

A primeira fase do processo de pós-produção foi a exportação dos áudios das entrevistas para que eu pudesse ouvir tudo que foi dito, no dia 2 de Julho comecei a me reunir com o editor para analisar os melhores momentos dos planos de preenchimento e das imagens de arquivo, tivemos até o dia 14 de julho para organizar todas as entrevistas em tópicos.

Os tópicos foram:

Acidentes e Violência, Brasília, Capacete e Segurança, Ciclovias e estrutura, Consciência/Detran, Holanda, ONGS, Poema Pedro, Johann, Justiça, Morte de Pedro, Morte de Raul, Publicidade, Relatos Raul, Raul e Pedro e Razão Econômica.

No dia 14 de julho, o Saulo viajou e eu fiquei trabalhando em um roteiro de pós-produção.

O roteiro que criei referenciava as falas de acordo com os tópicos que foram separados, colocando uma ordem rudimentar nos assuntos tratados, eu o organizei colocando na ordem qual era o assunto daquele seguimento, em que tópico eu poderia encontrar aquela fala e que pessoas falaram coisas interessantes sobre esse assunto e tópico.

No dia 18 de agosto, cheguei em Recife para retomar os trabalhos da montagem, meu cronograma até o encerramento do primeiro corte levou em consideração o meu tempo no Recife, até o dia 26 de setembro.

Eu me reuni com o Saulo todas as segundas, terças, quartas e sextas dentro desse prazo na casa dele no bairro da Várzea, montamos primeiro a ordem das entrevistas criando uma narrativa para depois acrescentar os planos de preenchimento, os vídeos de arquivo do Raul estavam numa qualidade inferior às dos planos do filme, tanto em questão de imagem como de som, entretanto, por serem muito importantes para o desenvolvimento do filme e pelo aspecto documental, escolhemos manter as imagens.

O primeiro corte da primeira parte do filme ficou pronto no dia 6 de setembro, com 10 minutos e 9 segundos, a segunda parte no dia 17 de setembro e o primeiro corte do filme no dia 22 de setembro, coincidentemente o dia mundial sem carro, quando lançamos o primeiro teaser do filme.

5.6.2 A mixagem e a trilha

No dia 19 de julho, Guilherme Assis, amigo de infância do Raul e músico pernambucano das bandas Projeto Sal e Barro, se ofereceu para mixar e fazer a trilha do filme. No dia 30 de agosto me reuni com ele, expliquei como o filme estava se encaminhando, mostrei como estava o primeiro teaser e pedi para ele fazer a trilha, ele me falou que eu deveria passar para ele o projeto quando estivesse mais finalizado possível.

No dia 28 de setembro, passei os arquivos do corte para ele e ele disse que começaria a fazer a no dia 8 de outubro, já no dia 18 de outubro o compositor sugeriu a ideia de uma trilha mais animada, ele fez um coro com seu amigo Jáder Cabral e pediu a colaboração de amigos e familiares para mandar áudios falando “Raul Vive”.

Dia 24 de outubro, ele me mandou o arquivo final da parte sonora.

Sempre confiei muito no trabalho do Guilherme e sabia que pela convivência que ele tinha com Raul, iria saber representá-lo bem nessa trilha, desde o primeiro *teaser* que lançamos, fiquei satisfeita com o trabalho dele, mas a música dos créditos finais me deixou extremamente emocionada mesmo assim.

5.6.3 A Colorização

Quando pensei em gravar cenas de trânsito em Brasília, durante a seca e de dia, percebi desde o início que teria que representar o calor e a força do sol de alguma forma, a mais clara era o próprio reflexo dele no asfalto em vários dos nossos *takes*, em que o asfalto era branco ao invés de cinza. Quando pude conversar com o colorista Bruno Sarmento, falei para ele que o objetivo era deixar as cenas o mais quente possível, para evidenciar o fator climático do cerrado.

Em princípio, o Saulo tinha se oferecido para também fazer a cor do filme, porém durante o processo de edição ele me disse que não estaria tão disponível assim, então comecei a procurar outra pessoa para fazer.

No dia 23 de setembro, um ciclista chamado Bruno Sarmento me procurou pelo facebook, ele disse que conhecia o Raul, que era colorista e compositor e que poderia me ajudar a finalizar o filme, mas, como estava trabalhando com a campanha para governador do estado de Pernambuco, só poderia começar os trabalhos no dia 8 de outubro. No dia 30 de setembro eu passei os arquivos para ele.

No dia 4 de outubro, ele passou uma primeira amostra de como ele pensou em colorizar, mas ainda sem separar as cores especificamente, dia 21 de outubro ele me mandou a primeira versão, na qual eu pedi a ele para ajustar ainda algumas coisas e percebi que havia um plano faltando, depois pedi para que ele deixasse as cenas num tom mais quente, ele me entregou no dia 29 de outubro, explicou que não tinha recebido o plano que estava faltando, mas eu gostei muito dos outros ajustes que ele fez, que me deu uma sensação de calor. No dia 3 de novembro, mandei o arquivo com o plano que estava faltando, o último *render*⁶ da cor foi passado no dia 8 de novembro.

5.6.4 A animação

A animação era uma das primeiras coisas que eu havia planejado, desde o começo do meu luto, senti uma necessidade de entender e visualizar o que realmente tinha ocorrido. Após a audiência e várias análises do laudo técnico pericial, cheguei a algumas conclusões de como o atropelamento havia ocorrido. Na audiência, foi dito que Raul estava de costas, as fotos do veículo mostram que ele bateu do lado direito do para-choque, já a bicicleta do Raul ficou amassada principalmente na roda traseira,

⁶ Renderização é o processo de obtenção do produto final de um processamento digital, no caso do vídeo essa etapa é da passagem do vídeo, preso ao programa de edição, para a mídia de reprodução, como CDP, MP4, AVI, etc.

da direita para a esquerda, já o corpo de Raul sofreu as piores lesões na perna esquerda, no quadril direito e na têmpora direita, isso me fez ter um entendimento teórico e mais ou menos gráfico do atropelamento, mas as condições para aquilo acontecer daquela forma (uma manobra tão brusca para a esquerda que acerta Raul, à esquerda dele, com o lado direito do carro) eram tão grotescas que precisavam ser desenhadas e animadas para fazer sentido.

No dia 7 de abril de 2018, a minha amiga Clara Araujo fez um *storyboard* para essa animação.

Porém, apenas comecei o processo de produção da animação quando fui para o Recife, com o animador Caio Figueiredo, encontrei com ele na segunda-feira, 20 de agosto, para apresentar a dinâmica do atropelamento e passar as primeiras orientações, depois disso passamos a nos encontrar semanalmente até o dia 24 de setembro, a partir de quando passei a dar instruções virtualmente.

Enquanto ainda estava em Recife, também pedi a Caio para fazer os cartões de identificação dos entrevistados, com o nome e a relação com o assunto da mobilidade, trabalhamos em várias opções animadas, inclusive com ciclistas pedalando enquanto o tema aparecia, porém eu decidi usar a forma de régua, semelhante ao respeitômetro, régua que demonstra a distância de segurança que o condutor deve manter do ciclista ao ultrapassá-lo.

Fiquei satisfeita com os primeiros esboços da animação, porém ao se desenvolver melhor foram necessários vários ajustes na movimentação para dar a entender todas as questões: que se o motorista tivesse continuado reto não haveria colisão, que a curva foi muito brusca e que ele estava muito rápido.

No dia 24 de setembro, o movimento já estava pronto, porém eu ainda não estava satisfeita com o resultado final, o primeiro corte do filme já estava pronto, então já sabia em quais momentos poderia encaixá-la, porém comecei a pensar que talvez apenas a narração fosse suficiente para descrever esses aspectos e que o grafismo poderia ao mesmo tempo não combinar com o resto do filme e não representar com exatidão o momento, mas mesmo assim decidi investir em algumas mudanças na aparência, o que melhorou bastante o aspecto da animação para mim, porém decidi não colocar no corte final.

5.6.5 A finalização

O documentário Pedalar é Suave foi finalizado no dia 11 de novembro de 2018, às 22h, com ajuda do assistente de finalização Gyancarlo Francischeto, nós juntamos o arquivo da cor, do som, acrescentamos os cartões de identificação e colocamos os créditos finais e fizemos o *render* final.

6. Orçamento

O orçamento do Pedalar é Suave foi formado com o meu investimento pessoal de R\$ 6083,72, o resto dos recursos foi captado pela campanha de orçamento colaborativo que arrecadou R\$ 14884,00.

| Gastos da produção | | Recompensas | | Pagamento da Equipe | |
|------------------------------------|-------------|--------------------------------|-------------|---------------------|--------------|
| Alimentação da equipe | R\$ 550,02 | Camisetas | R\$ 918,06 | Direção | R\$ 1000,00 |
| Transporte | R\$ 2800,00 | <i>Spoke Card</i> ⁷ | R\$ 150,00 | Produção | R\$ 1800,00 |
| Aluguel da câmera | R\$ 900,00 | Pôsteres | R\$ 330,00 | Pós-Produção | R\$ 2200,00 |
| Aluguel do drone | R\$ 280,00 | Capa de DVD | R\$ 120,00 | Fotografia | R\$ 1400,00 |
| Arte | R\$ 153,70 | Taxa do Catarse | R\$ 1856,00 | Som | R\$ 2000,00 |
| Assessoria jurídica | R\$ 1400,00 | TOTAL | R\$ 3368,06 | Arte | R\$ 1000,00 |
| Gastos Futuros e direitos autorais | R\$ 2000,00 | | | <i>Marketing</i> | R\$ 1400,00 |
| TOTAL | R\$ 5563,70 | | | TOTAL | R\$ 10800,00 |
| TOTAL | | | | | R\$ 19831,76 |

⁷ Cartões decorativos que são presos aos raios das rodas de uma bicicleta.

7. Exibições

A primeira exibição do Pedalar é Suave se deu no dia 14 de novembro de 2018, uma quarta-feira, na véspera do feriado. A data foi escolhida por ser o aniversário de Raul, que faria 25 anos.

Decidimos não fazer uma exibição pública, mas exibir apenas para convidados – os doadores do Distrito Federal, a equipe, minha família, minha orientadora e alguns amigos meus e do Raul, no auditório da Faculdade de Comunicação da Universidade de Brasília, reservei o auditório entre as 19h e as 21h. Entreguei as recompensas dos doadores presentes e mostrei o resultado do trabalho que eles financiaram.

A primeira exibição começou às 19h20, a maior parte dos presentes conhecia o Raul e muitos deles eram familiares, que encheram o auditório com capacidade para 90 pessoas. Ao final do filme, os aplausos foram muito altos e duraram bastante tempo, ao ponto de abafarem a música dos créditos finais, os presentes também gritaram “Raul Vive”, algumas pessoas estavam chorando. Após a exibição, cerca de 15 pessoas chegaram atrasadas e eu passei o filme mais uma vez para elas, ao final dessa segunda sessão a professora Rose May Carneiro falou algumas palavras agradecendo aos presentes e à produção do filme

Entre as recompensas no orçamento colaborativo incluí a produção de 50 DVDs que serão entregues para os doadores que doaram uma quantia maior, mas, em duas cidades onde tenho familiares e um maior número de apoiadores, sinto a necessidade de fazer pequenos eventos parecidos, que são Recife e Fortaleza, também tenho o plano de, a partir de agora, inscrever o Pedalar é Suave em fóruns e festivais de cinema e documentário.

8. Conclusão

Dirigir o documentário Pedalar é Suave foi um grande processo formativo e psicológico, comecei o projeto num momento em que eu já estava cansada da Universidade e acreditando que ainda me faltava muito conhecimento na área do audiovisual, me sentia insegura como profissional, apesar de ter acumulado alguma experiência durante a graduação, nenhum desses trabalhos havia sido remunerado, agora, ao finalizar o projeto me sinto confiante de ter dirigido e montado uma equipe maravilhosa e de ter a capacidade de remunerá-los sabendo que eles compraram o projeto e que juntos fizemos um filme que tem muito potencial de mudança, sendo educativo para motoristas e ciclistas, debatendo a questão da violência no trânsito enquanto crime e expondo bandeiras ideológicas sobre o uso da cidade.

Em nível psicológico, comecei esse filme antes de completar os seis meses da morte do meu irmão, o Pedalar é Suave surgiu do meu luto e se desenvolveu no mesmo ritmo que o meu próprio processo de aceitação. Muito do que fiz tinha intenção de “revidar”, de mostrar o desastre que havia sido cometido por esse motorista imprudente.

Mas o documentário foi crescendo assim como a minha percepção do problema. Por mais que eu ainda sinta muita raiva e ressentimento em relação ao motorista que matou o meu irmão, eu sei que não é ele, sozinho, que eu tenho de combater. A falta de proatividade dos órgãos de trânsito, a benevolência da polícia e do poder judiciário, a cultura da velocidade, a corrupção e a impunidade são problemas muito mais decisivos. Por ora, tenho total consciência que, infelizmente, não posso impedir a morte do meu irmão, mas posso tentar evitar inúmeras outras mortes.

Sei, também, da relevância do meu papel ao me formar como uma Comunicadora Social e agora, por meio da realização dessa peça audiovisual posso reverberar para o mundo essa tragédia pessoal que aconteceu com o meu irmão – Raul Aragão - por total desrespeito às Leis do Trânsito, à Educação, Cidadania, Ética e que, infelizmente, ainda acontecem com inúmeros ciclistas, em Brasília, plena capital do país.

Estou muito confiante com o resultado deste documentário, acredito que ele será um pouco mais de conforto para a minha família e para todos que sentiram a

perda do Raul, além da qualidade audiovisual e do caráter educativo que ainda reverberará.

9. Referências Bibliográficas

- BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília: 2007.
- BRASIL. TJDF. Processo Nº 2017.01.1.055069-0/TJDF 8ª Vara criminal de Brasília. Processo Nº 2017.01.1.055069-0/TJDF. Brasília
- BRASIL. TJDF. Processo Nº 2006.01.1.084443-8/TJDF. Vara de delitos de trânsito Brasília. Processo Nº 2006.01.1.084443-8/TJDF. Brasília
- BERTUCCI, Jonas (Coord.). Pesquisa de Respeito à faixa de pedestres DF. **Rodas da Paz**. Brasília, 2018. Disponível em: <<http://www.rodasdapaz.org.br/wp-content/uploads/2018/03/Pesquisa-de-Respeito-%C3%A0-faixa-de-pedestres-DF-relat%C3%B3rio-final.pdf>>. Acesso em: 11 dez. 2018.
- BUZZO, Lucas. História dos Drones: do início aos dias de hoje. **ODrones**. 2015. Disponível em: <<https://odrones.com.br/historia-dos-drones/>>. Acesso em: 13 dez. 2018.
- COELHO, Christiane. Para ir longe não é preciso velocidade. **Anuário Antropológico**. Brasília, v. 42, p. 311-313, 24 jan 2018. Disponível em: <<http://periodicos.unb.br/ojs311/index.php/anuarioantropologico/article/view/6326/6025>>. Acesso em: 11 dez. 2018.
- EISENSTEIN, Serguei. **A forma do filme**. 1. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.
- NICHOLS, Bill. **Introdução ao Documentário**. 6. ed. Campinas/SP: Papirus, 2016.
- RAMOS, Fernão Pessoa. **Mas afinal... o que é mesmo documentário?** . 2. ed. São Paulo: Senac, 2013.
- ROCHA, Raul Aragão. **A significação do carro na construção de Brasília**: Projeto de Pesquisa de Monografia. Brasília, 2017. Trabalho de Disciplina (Sociologia) - Universidade de Brasília.
- ROCHA NETO, Oswaldo Assis. **Mobilidade urbana e cultural do automóvel na singularidade da metrópole modernista brasileira**. Brasília, 2012. Dissertação de mestrado (Sociologia) - UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/11560/1/2012_OswaldoAssisRochaNeto.pdf>. Acesso em: 11 dez. 2018.
- SEGURADORA LÍDER. Relatório Anual Seguradora Líder-DPVAT 2017. **Seguradora Líder**. Brasília, 2018. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio-Anual-Seguradora%20Lider_2017.pdf>. Acesso em: 11 dez. 2018.

10. Referências Filmográficas

BIKES vs Cars. Direção de Fredrik Gertten. Suécia: Film i Skåne, SVT, WG Film, 2015. Documentário (90min).

ELENA. Direção de Petra Costa. Brasil: Busca Vida Filmes, 2012. Documentário (90min).

EVIL Genius. Direção de Barbara Schroeder e Trey Borzillieri. Estados Unidos: Duplass Brothers Productions, 2018. Série de documentário (45-53min).

MATARAM o meu irmão. Direção de Cristiano Burlan. Brasil: Bela Filmes, 2013. documentário (77min).

MOTOBOYS - Vida loca. Direção de Caíto Ortíz. Brasil, 2003. Documentário(52min).

TABLOÏD. Direção de Errol Morris. Estados Unidos: Air Loom Enterprises, Moxie Pictures, 2010. Documentário (87min).

TONGUES United: Black Men Loving Black Men. Direção de Marlon Riggs. Produção de Marlon Riggs, Brian Freeman. Estados Unidos, 1989. Documentário(55min).

WILD wild country. Direção de Maclain Way e Chapman Way. Estados Unidos: Duplass Brothers Productions, 2018. Série de documentário (64-79min).

11. Anexos

11.1 Roteiro de gravação

Pedalar é Suave

Em Brasília ciclista percorre o plano piloto, ao passar por alguns pontos da cidade aparecem os créditos iniciais, ao final o ciclista passa em plano zenital e o título do filme aparece no asfalto, numa fonte menor: "Perigoso é essa galera dirigindo feito doido" e, numa fonte maior: "Pedalar é Suave".

Primeira parte do Documentário

A primeira parte do documentário contará com entrevistas de três ciclistas experientes falando sobre a violência no trânsito, também contará com partes de outras entrevistas que falam especificamente sobre segurança e as leis de trânsito.

Perguntas aos ciclistas:

Há quanto tempo você anda de bicicleta?

É comum se sentir ameaçado por motoristas agressivos?

É frequente ser vítima de atitudes violentas? Como "finas", buzinas, ameaças físicas, colocar o carro por cima?

O que seria, para você, uma ação efetiva para acabar com a violência no trânsito?

Você já perdeu muitos amigos no trânsito? Fale sobre eles.

Que medidas você toma para garantir sua própria segurança?

Relatos:

SQN 205 Norte:

Rafael Araujo:

- Quando foi atropelado
- Quando pedalava com o Raul e um homem os ameaçou com uma arma

Marcos Legnani

- Motorista de ônibus deu "fina" buzinando, haviam duas faixas vazias, mesmo assim ele foi na do ciclista, parou no sinal a frente, xingou. Marcos deu murro no retrovisor do ônibus, que virou e atingiu Marcos, que caiu em cima de outro carro (quebrando

o retrovisor), além disso quebrou o garfo e a roda da bicicleta, os motoristas seguiram e nada aconteceu.

- Mulher tentou atropelá-lo e ainda por cima dar ré para atingir de novo.

713/12 Sul, na W4:

Giuseppe Cortizo

- Atropelamento na L4, moça estava distraída, tinha bebido pouco, Giuseppe chegou a ser imobilizado e levado pelo SAMU.
- Foi atropelado perto do parque da cidade, mulher vinha rápido e acelerou enquanto ele pedia passagem. Não deu em nada.

Giuseppe C. e Eduarda Proença

- Após o velório de Raul Aragão, grupo de ciclistas acompanhou o carro que levava o corpo para ser cremado e depois retornaram ao plano piloto, na Asa Sul, um homem, que se dizia assessor de deputado tentou atropelar o grupo, inclusive entrando na contramão, xingou os ciclistas, um dele reagiu a tentativa de homicídio quebrando o para-brisas do agressor, o homem foi embora mas retornou em seguida, ameaçando o grupo com uma faca, um bombeiro que passava pelo local apartou a briga, depois foram à polícia, onde o homem confessou tudo, continuou ameaçando o grupo e mesmo assim foi liberado.

706-906 Sul, Escola Pública de Trânsito (Direduc)

Tiago Moreira, Gerente de Ações Educativas do DETRAN:

- O que diz o CTB sobre esses casos de violência de trânsito?
- Motoristas que não respeitam a distância obrigatória do ciclista, que dão "finas", não dão preferência aos pedestres em travessia, fazem manobras bruscas e violentas, ultrapassagens irregulares, etc?
- Quais são as penalidades?
- Essas infrações costumam ser penalizadas?
- Em relação a suspensão da carteira? A pena judicial só suspende a carteira de motorista por poucos meses, o Detran tem o poder de suspender por mais tempo a partir de um processo administrativo? O que o CTB diz a respeito disso?
- Em que casos?
- Um agente do Detran, em um acidente grave com vítimas socorridas e clara demonstração da violência e velocidade de colisão pelo estado do carro e outras constatações no local, tem a autonomia para apreender uma permissão para dirigir, ao constatar que houveram infrações gravíssimas (proibidas para um permissionário, segundo o CTB)?

- O Detran tem autonomia para multar o condutor após laudo pericial constatar velocidade excessiva? Porque na maioria das vezes não o faz?
- Considerando que o DETRAN respondeu a reportagem em novembro/17 que iniciaria um processo de cassação da permissão Johann com base no laudo pericial que indica infração gravíssima de excesso de velocidade, 58% superior ao limite máximo da via.
- Como se deu a suspensão de sua permissão para dirigir?
- Foi suspensa? Ou só perdeu a validade com a extinção do prazo de 1 ano?
- A sua condenação prevê a suspensão de 2 meses para obter nova habilitação refazer o processo. Qual o controle que o DETRAN tem para evitar que ele inicie novo processo de habilitação até o transitado em julgado ou decisão administrativa?
- Que ações o Detran toma para acabar com as mortes no trânsito?
- E para conscientizar os motoristas e deixar o trânsito mais pacífico?
- E para o senhor, que ações fundamentais poderiam ser tomadas para mudar o cenário de violência no trânsito?

Professor David Duarte

- Você poderia por favor se apresentar?
- Que ações deveriam ser tomadas com urgência para que o trânsito em Brasília fosse mais humano e menos violento?
- Quais são as ações que mais oferecem risco de vida?
- Você pode explicar o conceito de dolo eventual?
- Você considera que algumas infrações de trânsito poderiam se caracterizar em tentativa de homicídio?
- Você considera as penalidades previstas na constituição suficientes ou adequadas para a gravidade dos casos?
- Por que?
- Na sua opinião, por que as leis, e suas aplicações, são tão brandas? (Falar sobre a questão de tirar o pé da lama)
- você poderia descrever o que você acredita que aconteceu no caso do Raul, baseado no laudo da perícia e nos depoimentos da audiência?

Relato:

Família Davison

- Pedro Davison tinha 24 anos no dia 19 de Agosto de 2006, foi ao aniversário de oito anos da filha, Luiza Davison, no Clube de Vizinhança, na asa sul, depois saiu para treinar, voltava para

casa, na 308 sul, pela faixa central do eixão, a qual é proibida a circulação de carros e que funciona como acostamento. Um homem bêbado e muito rápido vinha por essa faixa, depois de quase acertar um pedestre que atravessava a rua, ele atropelou Pedro, o pegando por trás, arrastando ele e a bicicleta por 200 metros, quando se livrou do corpo com um cavalo de pau, o motorista ainda fugiu e tentou adulterar a placa, mas foi reconhecido por uma Blitz. Pedro morreu na hora.

- À época o ministério público denunciou o crime de homicídio na tipificação do dolo eventual, tentou ainda qualificar o crime devido aos agravantes, mas o motorista foi condenado à pena mínima, 6 anos em regime semi-aberto, que ele só teve que cumprir 1, e a pagar uma pensão à filha de sua vítima, porém ele passou vários anos sem pagar, alegando não ter dinheiro.

(mostrar poema que Raul fez para Pedro Davison:

A Alguém chamado Pedro

A Alguém Grande que se foi

A Alguém que eu tive o privilégio de conhecer

A Alguém que sabia que para ir para longe não precisava de
velocidade

A Alguém que deixou muito

A Alguém que não devia ir

A Alguém que deixou um imenso vazio

A Alguém que ficou

A Alguém que em duas rodas era paz, amor e muitos sorrisos

A Alguém que no infinito pedala uma bicicleta branca

Segunda parte do documentário

A morte de Raul Aragão

Essa parte do documentário será narrada por Renata Aragão, mãe da vítima, e apoiada por: depoimentos de testemunhas e do réu na audiência de instrução e julgamento, o inquérito policial, o laudo pericial do Instituto de Criminalística, o laudo cadavérico do IML (apenas a página

que mostra o local das lesões), os laudos de apoio do professor David Duarte e de Clarissa Cozzi, o relatório oficial do SAMU e do BPTRAN, alegações finais e sentença, todos esses documentos se encontram no processo criminal contra Johann Homonnai, documento público.

Outras questões poderão ser esclarecidas pelas entrevistas com o representante do DETRAN-DF, com o professor David Duarte, e, se for concedida, com o delegado da 2ª DP e com o Juiz Osvaldo Tovani, da 8ª vara criminal.

Esta parte também contará com uma animação em 2D simulando o atropelamento a partir destas informações.

Perguntas:

- como Raul passou a usar a bicicleta e ser um cicloativista?
- Como aconteceu o atropelamento?
- O motorista prestou socorro à vítima? Foi feito o teste do bafômetro?
- Como Raul foi socorrido e atendido pelo hospital de Base?
- Quando a família de Raul buscou informações sobre o atropelamento?
- Como se comportou o motorista nos dias subsequentes?

Terceira Parte do Documentário

Conclusão e o que esperamos mudar

A terceira parte será a conclusão do trabalho, entrelaçando as informações já colocadas, refletirá sobre a violência no trânsito e as suas consequências para os responsáveis, caracterizando o caso de Raul como um caso de violência e sua punição insuficiente, podendo causar, inclusive risco a sociedade, quando a permissão de conduzir o veículo-arma for tão prematuramente devolvida ao infrator. Também haverá a proposição de penas mais adequadas, e que visam a ressocialização do criminoso e a segurança dos cidadãos, ao invés de procurar vingança.

Também contará com a entrevista da diretora administrativa da ONG Rodas da Paz que trabalhou junto a Raul Aragão e do pai de Raul, Helder.

Essa parte do documentário fará uma comparação em relação a outros modelos de mobilidade.

Contando ainda com parte da entrevista com os membros da família Davison.

Perguntas:

A Helder Gondim

- Você escreveu uma carta (<https://www.metropoles.com/ponto-de-vista/devemos-criar-cidadaos-e-nao-bestas-diz-pai-a-familia-de-atropelador>) à família de Homonnai, você pode nos dizer o que você quis dizer por “devemos criar cidadãos e não bestas?”
- Qual o principal problema na condução do processo e na forma que esse tipo de crime é visto?
- Como a sociedade é responsável pelo alto índice de mortes no trânsito?
- Como você descreveria o atropelamento, a sua experiência no Hospital de Base e o que se seguiu?
- Você já viu, ou espera alguma mudança a partir do que aconteceu com Raul?

A Renata Florentino, diretora administrativa do Rodas da Paz

- Fale um pouco sobre o Rodas da Paz, sua trajetória e principais conquistas
- Como você começou a se envolver com o Rodas da Paz?
- Você, na sua gestão, conviveu e trabalhou com Raul Aragão, consegue descrever em que ações ele estava envolvido? Como ele se dedicava ao cicloativismo?
- Que conclusões foram chegadas a partir de pesquisas como a do Uso da Faixa de Pedestres?
- O Raul comandava a pesquisa de contagem de ciclistas, qual o objetivo dessa pesquisa? Chegou a que conclusões?
- Fale sobre algumas propostas do Rodas para a melhoria do trânsito no DF.
- Qual é, para você, a causa do alto índice de mortes no trânsito no Brasil?
- Como mudar essa situação?

Família Davison:

- Como vocês avaliam as penalizações e o andamento do caso de Pedro?

- E do Raul?
- Como era a relação de vocês com o Raul?
- E como foi passar por essa situação depois do que já havia acontecido com o Pedro?
- Para vocês como essa situação pode melhorar?
- E qual a causa principal desses crimes de trânsito?

É importante esclarecer que a falta de consequências para homicídios no trânsito é causa e a consequência do número de mortos por ano no asfalto no Brasil, que supera 40 mil.

A aplicação da lei e as penas para o crime de homicídio culposo não são coerentes com o código de trânsito, especificamente em relação ao tempo de suspensão da habilitação, que em caso de crime, permite ao motorista que ele conduza novamente o veículo em poucos meses (2, no caso de Homonnai), muito antes de cumprir o tempo da pena (2 anos).

Essa proibição de 2 meses parece um deboche, e demonstra a desvalorização da vida, em função dos automóveis, ou uma desatualização da lei que deve ser revista. Para o homicídio culposo as penas previstas na lei já são brandas demais e os operadores do direito ainda a aplicam com pouquíssimo rigor, em geral as mínimas.

A figura do dolo eventual praticamente inexistente nos crimes de trânsito. A grande injustiça que é Raul ter morrido aos 23 anos, por causa de uma ação de uma única pessoa, que nunca se pronunciou, que demonstra não se importar e que retomou a vida logo em seguida.

Tudo isso causa muita dor, mas não deve se resumir a isso, queremos poder olhar para tudo isso e pensar: Como podemos fazer para mudar essa situação?

11.2 Ordens do dia

| Ordem do Dia / Pedalar é Suave | | | |
|---------------------------------------|------------------|--|--|
| 04/06 / SEGUNDA | | | |
| <i>Diretor(a):</i> | Flora Gondim | <i>Locação 1</i> | Início gravação: 9h30 |
| <i>Produtor(a):</i> | Saulo Dal Pozzo | | Fim gravação: 11h30 |
| <i>Produção:</i> | Colina Filmes | Endereço: 706-906 Sul, Escola Pública de Trânsito (Direduc) | |
| | Trupe do Filme | | |
| | Ruídos | <i>Locação 2</i> | Início gravação: 15h |
| | | | Fim gravação: 17h |
| Endereço: SQN 308 | | | |
| Função | Hora | Profissional | |
| Diretor(a) | 8h30 | Flora Gondim | |
| Produtor(a) | 8h30 | Saulo Dal Pozzo | <i>Chegada Set</i> |
| Ass. Produção | 8h30 | Graton | 8h30 |
| Dir. Fotografia | 8h30 | Elisa de Souza | <i>Café da Manhã</i> |
| Ass. Fotografia | 8h30 | Ana Luiza | 8h30 |
| Dir. Som | 8h30 | Martha Suzana | <i>Almoço</i> |
| Maquiadora | 8h30 / 13h40 | Mari / Nina | 12h10 |
| Dir. Arte | 8h30 | Camila Palmeira | <i>Janta</i> |
| | | | 17h40 |
| | | | <i>Desprodução 1</i> |
| | | | 11h30 |
| | | | <i>Deslocamento</i> |
| | | | 13h10 |
| Entrevistado | Chegada | Saída | <i>Chegada Locação 2</i> |
| Tiago Moreira | 9h15 | 11h30 | 13h40 |
| Helder Gondim | 14h45 | 17h | <i>Desprodução 2</i> |
| | | | 17h |
| Chegada Van | | Hora | |
| Big Box CLN 408/9 | | 7h30 | <i>Desprodução + planos cobertura:</i> |
| Rodoviária | | 7h45 | 40min |
| SQS 107 Bloco B | | 8h | <i>Deslocamento:</i> |
| | | | 30min |
| | | | <i>Fim da Diária</i> |
| | | | 17h40 |
| Telefones no Set | | | |
| Saulo Dal Pozzo | 61 9 9919 – 1025 | | |
| Flora Gondim | 61 9 8305 – 0691 | | |

Ordem do Dia / Pedalar é Suave

06/06 / QUARTA

| | | | |
|-------------------------|------------------|--|--|
| <i>Diretor(a):</i> | Flora Gondim | <i>Locação 1</i> | 9h30 |
| <i>Produtor(a):</i> | Saulo Dal Pozzo | | Fim gravação: 11h30 |
| | | Endereço: UnB - Meio do ICC e CASO, RU, ICS | |
| <i>Produção:</i> | Colina Filmes | <i>Locação 2</i> | 13h30 |
| | Trupe do Filme | | 16h30 |
| | Ruídos | | |
| | | 606/607 Norte | |
| Função | Hora | Profissional | |
| Diretor(a) | 8h50 | Flora Gondim | |
| Produtor(a) | 8h50 | Saulo Dal Pozzo | <i>Chegada Set</i> |
| Ass. Produção | 8h50 | Mari | 8h50 |
| Dir. Fotografia | 8h50 | Elisa de Souza | <i>Café da Manhã</i> |
| Ass. Fotografia | 8h50 | Ana Luiza | 8h50 |
| Dir. Som | 8h50 | Martha Suzana | <i>Almoço</i> |
| Maquiadora | 8h50 | Mari Desconsi | 12h |
| Dir. Arte | 8h50 | Camila Palmeira | <i>Janta</i> |
| | | | - |
| | | <i>Desprodução 1</i> | 11h30 |
| | | <i>Deslocamento</i> | 13h |
| Entrevistado | Chegada | Saída | |
| Renata Florentino | 9h15 | 11h30 | <i>Chegada Locação 2</i> |
| | | | 13h30 |
| | | | <i>Desprodução 2</i> |
| | | | 16h30 |
| Chegada Van | | Hora | |
| SQS 107 Bloco B | | 8h | |
| Rodoviária | | 8h15 | <i>Desprodução + planos cobertura:</i> |
| Big Box CLN 408/9 | | 8h30 | 30min |
| | | | <i>Deslocamento:</i> |
| | | | 30min |
| Telefones no Set | | | |
| Saulo Dal Pozzo | 61 9 9919 - 1025 | | <i>Fim da Diária</i> |
| Flora Gondim | 61 9 8305 - 0691 | | 17h |

Ordem do Dia / Pedalar é Suave

07/06 / QUINTA

| | | | |
|-------------------------|------------------|---|--|
| <i>Diretor(a):</i> | Flora Gondim | <i>Locação 1</i> | Início gravação: 8h30 |
| <i>Produtor(a):</i> | Saulo Dal Pozzo | | Fim gravação: 12h30 |
| | | Endereço: Estúdio da Trupe (716 norte) | |
| <i>Produção:</i> | Colina Filmes | <i>Locação 2</i> | Início gravação: 15h30 |
| | Trupe do Filme | | Fim gravação: 17h30 |
| | Ruídos | | |
| | | Endereço: SQS 308 bloco C | |
| Função | Hora | Profissional | |
| Diretor(a) | 7h50 | Flora Gondim | |
| Produtor(a) | 7h50 | Saulo Dal Pozzo | <i>Chegada Set</i> |
| Ass. Produção | 7h50 | Graton | 7h50 |
| Dir. Fotografia | 7h50 | Elisa de Souza | <i>Café da Manhã</i> |
| Ass. Fotografia | 7h50 | Ana Luiza | 7h50 |
| Dir. Som | 7h50 | Martha Suzana | <i>Almoço</i> |
| Maquiadora | 7h50 / 14h30 | Mari / Nina | 13h10 |
| Dir. Arte | 7h50 | Camila Palmeira | <i>Janta</i> |
| | | | 18h10 |
| | | <i>Desprodução 1</i> | 12h30 |
| | | <i>Deslocamento</i> | 14h10 |
| Entrevistado | Chegada | Saída | <i>Chegada Locação 2</i> |
| Renata Aragão | 8h15 | 10h30 | 14h30 |
| Família Davison | 15h15 | 17h30 | <i>Desprodução 2</i> |
| | | | 17h30 |
| | | | |
| | | | <i>Desprodução + planos cobertura:</i> |
| | | | 40min |
| | | | <i>Deslocamento:</i> |
| | | | 20min |
| Chegada Van | | Hora | |
| SQS 107 Bloco B | | 7h | <i>Fim da Diária</i> |
| Rodoviária | | 7h15 | |
| Big Box CLN 408/9 | | 7h30 | |
| | | | 18h10 |
| Telefones no Set | | | |
| Saulo Dal Pozzo | 61 9 9919 - 1025 | | |
| Flora Gondim | 61 9 8305 - 0691 | | |

Ordem do Dia / Pedalar é Suave

08/06 / SEXTA

| | | | |
|--------------------------------|-----------------------|----------------------------------|--|
| <i>Diretor(a):</i> | Flora Gondim | <i>Locação 1</i> | Início gravação: 10h |
| <i>Produtor(a):</i> | Saulo Dal Pozzo | | Fim gravação: 12h00 |
| | | Endereço: Móvel (Asa Sul) | |
| <i>Produção:</i> | Colina Filmes | <i>Locação 2</i> | Início gravação: 14h10 |
| | Trupe do Filme | | Fim gravação: 17h30 |
| | Ruídos | | |
| | | Endereço: Móvel (EPTG) | |
| <i>Função</i> | <i>Hora</i> | <i>Profissional</i> | |
| Diretor(a) | 9h | Flora Gondim | |
| Produtor(a) | 9h | Saulo Dal Pozzo | <i>Chegada Set</i> |
| Ass. Produção | 9h | Mari | 9h |
| Dir. Fotografia | 9h | Elisa de Souza | <i>Café da Manhã</i> |
| Ass. Fotografia | 9h | Ana Luiza | 9h |
| Dir. Som | 9h | Martha Suzana | <i>Almoço</i> |
| Maquiadora | - | - | 12h20 |
| | | | <i>Janta</i> |
| | | | 17h50 |
| | | | <i>Desprodução 1</i> |
| | | | 12h30 |
| <i>Ciclista</i> | <i>Chegada</i> | <i>Saída</i> | <i>Deslocamento</i> |
| Lucas | 9h45 | 17h30 | 13h20 |
| Aline | 9h45 | 17h30 | <i>Chegada Locação 2</i> |
| Ícaro | 9h45 | 17h30 | 13h40 |
| Joyce | 9h45 | 17h30 | <i>Desprodução 2</i> |
| | | | 17h30 |
| <i>Chegada Van</i> | | <i>Hora</i> | <i>Desprodução + planos cobertura:</i> |
| Big Box CLN 408/9 | | 8h | 20min |
| Rodoviária | | 8h20 | <i>Deslocamento:</i> |
| SQS 107 Bloco B | | 8h40 | 20min |
| | | | <i>Fim da Diária</i> |
| | | | 17h50 |
| <i>Telefones no Set</i> | | | |
| Saulo Dal Pozzo | 61 9 9919 - 1025 | | |
| Flora Gondim | 61 9 8305 - 0691 | | |

Ordem do Dia / Pedalar é Suave

09/06 / SÁBADO

| | | | | |
|--------------------------------|-----------------------|---|--|----------------------|
| <i>Diretor(a):</i> | Flora Gondim | <i>Locação 1</i> | Início gravação: 9h30 | |
| <i>Produtor(a):</i> | Saulo Dal Pozzo | | Fim gravação: 11h30 | |
| | | Endereço: 713/12 Sul, na W4 | | |
| <i>Produção:</i> | Colina Filmes | <i>Locação 2</i> | Início gravação: 11h30 | |
| | Trupe do Filme | | Fim gravação: 12h40 | |
| | Ruídos | | | |
| | | Endereço: PLANOS DE COBERTURA (Instituto de Criminalística / Hospital de Base) | | |
| <i>Função</i> | <i>Hora</i> | <i>Profissional</i> | | |
| <i>Diretor(a)</i> | 8h30 | Flora Gondim | <i>Locação 3</i> | |
| <i>Produtor(a)</i> | 8h30 | Saulo Dal Pozzo | | Início gravação: 15h |
| <i>Ass. Produção</i> | 8h30 | Graton | Fim gravação: 17h | |
| <i>Dir. Fotografia</i> | 8h30 | Elisa de Souza | Endereço: SQN 205 | |
| <i>Ass. Fotografia</i> | 8h30 | Ana Luiza | | |
| <i>Dir. Som</i> | 8h30 | Martha Suzana | <i>Chegada Set</i> | 8h30 |
| <i>Maquiadora</i> | 8h30 | Mari Desconsi | | |
| <i>Dir. Arte</i> | 8h30 | Camila Palmeira | <i>Café da Manhã</i> | 8h30 |
| | | | <i>Almoço</i> | 12h40 |
| | | | <i>Janta</i> | 17h30 |
| <i>Entrevistado</i> | <i>Chegada</i> | <i>Saída</i> | <i>Desprodução 1</i> | 11h30 |
| Giuseppe | 9h15 | 11h30 | | |
| Duda | 9h15 | 11h30 | | |
| Marco Legnani | 14h45 | 17h | <i>Deslocamento</i> | 13h40 |
| Rafael Araujo | 14h45 | 17h | <i>Chegada Locação 3</i> | 14h |
| | | | <i>Desprodução 3</i> | 17h |
| <i>Chegada Van</i> | | <i>Hora</i> | | |
| Big Box CLN 408/9 | | 7h30 | | |
| Rodoviária | | 7h50 | <i>Desprodução + planos cobertura:</i> | 30min |
| SQS 107 Bloco B | | 8h10 | <i>Deslocamento:</i> | 20min |
| | | | | |
| <i>Telefones no Set</i> | | | <i>Fim da Diária</i> | 17h30 |
| Saulo Dal Pozzo | 61 9 9919 - 1025 | | | |
| Flora Gondim | 61 9 8305 - 0691 | | | |

Ordem do Dia / Pedalar é Suave

10/06 / DOMINGO

| | | | |
|-------------------------|------------------|---|--|
| <i>Diretor(a):</i> | Flora Gondim | <i>Locação 1</i> | Início gravação: 8h30 |
| <i>Produtor(a):</i> | Saulo Dal Pozzo | | Fim gravação: 11h30 |
| | | Endereço: Móvel: 2ª DP - EPIA - 407 NORTE - L4 NORTE - TJDFT - ESPLANADA | |
| <i>Produção:</i> | Colina Filmes | <i>Locação 2</i> | Início gravação: 12h30 |
| | Trupe do Filme | | Fim gravação: 16h |
| | Ruídos | | |
| | | Endereço: Móvel: GUARÁ - SAMAMBAIA | |
| Função | Hora | Profissional | |
| Diretor(a) | 7h50 | Flora Gondim | |
| Produtor(a) | 7h50 | Saulo Dal Pozzo | <i>Chegada Set</i> |
| Ass. Produção | 7h50 | Mari | 8h30 |
| Dir. Fotografia | 7h50 | Elisa de Souza | <i>Café da Manhã</i> |
| Ass. Fotografia | 7h50 | Ana Luiza | 8h30 |
| Dir. Som | - | - | <i>Almoço</i> |
| Maquiadora | - | - | 11h30 |
| | | | <i>Janta</i> |
| | | | <i>Desprodução 1</i> |
| | | | - |
| Entrevistado | Chegada | Saída | <i>Deslocamento</i> |
| - | - | - | - |
| | | | <i>Chegada Locação 2</i> |
| | | | - |
| | | | <i>Desprodução 2</i> |
| | | | - |
| | | | <i>Desprodução + planos cobertura:</i> |
| | | | - |
| | | | <i>Deslocamento:</i> |
| | | | - |
| Telefones no Set | | | |
| Saulo Dal Pozzo | 61 9 9919 - 1025 | | <i>Fim da Diária</i> |
| Flora Gondim | 61 9 8305 - 0691 | | 16h |

Ordem do Dia / Pedalar é Suave

11/06 / SEGUNDA

| | | | |
|-------------------------|-----------------|--|--|
| <i>Diretor(a):</i> | Flora Gondim | <i>Locação 1</i> | Início gravação: 10h |
| <i>Produtor(a):</i> | Saulo Dal Pozzo | | Fim gravação: 12h |
| | | Endereço: SQS 308 bloco C | |
| <i>Produção:</i> | Colina Filmes | <i>Locação 2</i> | Início gravação: 14h45 |
| | Trupe do Filme | | Fim gravação: 16h45 |
| | Ruídos | | |
| | | Endereço: SRTVS, quadra 701, Edifício Palácio do Rádio 1, bloco 3 cobertura | |
| Função | Hora | Profissional | |
| Diretor(a) | 8h30 | Flora Gondim | |
| Produtor(a) | 8h30 | Saulo Dal Pozzo | <i>Chegada Set</i> |
| Ass. Produção | 8h30 | Graton | 9h |
| Dir. Fotografia | 8h30 | Elisa de Souza | <i>Café da Manhã</i> |
| Ass. Fotografia | 8h30 | Ana Luiza | 9h |
| Dir. Som | 8h30 | Martha Suzana | <i>Almoço</i> |
| Maquiadora | 8h30 | Mari Desconsi | 12h30 |
| Dir. Arte | 8h30 | Camila Palmeira | <i>Janta</i> |
| | | <i>Desprodução 1</i> | - |
| | | <i>Deslocação</i> | 12h |
| Entrevistado | Chegada | Saída | 13h30 |
| Família Davison | 9h15 | 11h30 | <i>Chegada Locação 2</i> |
| David Duarte | 14h15 | 16h30 | 13h45 |
| | | <i>Desprodução 2</i> | 16h45 |
| Chegada Van | | Hora | |
| Big Box CLN 408/9 | | 8h15 | <i>Desprodução + planos cobertura:</i> |
| Rodoviária | | 8h30 | 30min |
| SQS 107 Bloco B | | 8h45 | <i>Deslocação:</i> |
| | | | 25min |
| | | <i>Fim da Diária</i> | 17h |
| Telefones no Set | | | |
| Saulo Dal Pozzo | | 61 9 9919 - 1025 | |
| Flora Gondim | | 61 9 8305 - 0691 | |

11.3 Roteiro para edição

Parte I

Raul e Pedro

ONGS

- escola bike anjo (Giuseppe)
- Rodas da Paz (Renata Florentino)

Raul - Pedro

- estrada (Rafael, Beth, Pérsio)
- Pedro (Pérsio, Beth, Luiza)
- Rodas da paz (Beth, Renata, Renata Florentino, Tiago)
- cicloativismo (Tiago, Renata)
- Raul (Helder, Renata, Duda, Renata Florentino)
- ciclismo e preparo físico (David Duarte, Helder, Giuseppe, Flora, Renata)

Morte do Pedro

- Conclusões (Luiza)

Bike

Ciclovias e Estrutura

- *bike é o transporte + eficiente* (David Duarte)

Consciência / Detran

- *bike é o transporte + eficiente* (Tiago, Giuseppe, Pérsio, Rafael)
- *alley cat* (Giuseppe)

Raul - Pedro

- *Alley Cat* (Rafael)

Detran

Brasília

- campanha ultrapasse não passe (Tiago)

Consciência / Detran

- campanha ultrapasse não passe (Tiago, Giuseppe)
- auto escola (Rafael, Duda, Tiago, David Duarte)
- Publicidade campanhas Detran (Tiago, Rafael)

e

Normas de circulação

Brasília

- pedalar no bordo (Giuseppe)

Capacete e Segurança

- Capacete (Giuseppe, Renata Florentino, Duda, Marcos, Rafael, Renata, Flora)
- condições sobre pedalar no bordo da pista (Tiago, Rafael, Marcos, Giuseppe)
- iluminação e gesticulação (Rafael, Giuseppe)

Ciclovias e Estrutura

- condições sobre pedalar no bordo da pista (Marcos, Rafael)

Relatos Raul

- Capacete

Estrutura

Acidentes e violência

- Arlon foi assaltado (Giuseppe - ciclovias e estrutura)

Brasília

- Brasília enquanto cidade rodoviária (Pérsio, Flora, Renata Florentino)
- Eixão e Lago Norte (Pérsio, David Duarte, Renata Florentino)

- transporte público (David Duarte, Flora)
 - ciclovias e estrutura (Giuseppe)
- Consciência / Detran
- fiscalização (Rafael, Renata Florentino, Giuseppe, Tiago, David Duarte)
- Justiça
- fiscalização (David Duarte, Renata Florentino)
- Relatos Raul
- fiscalização
 - ciclovias e estrutura
- Morte do Pedro
- Morte do Pedro
- dinâmica (Beth, Pérsio)

Parte II

Violência

Acidentes e violência

- história Cara da arma (Rafael)
- história Periquito (Giuseppe, Duda)
- atropelamento 1 (Giuseppe)
- atropelamento 2 (Rafael)
- atropelamento 3 (Giuseppe)
- atropelamento 4 (Marcos)
- dados (Detran e David Duarte)
- violência (Beth, Luiza, Marcos, Rafael)

Brasília

- dados (Pérsio)
- Brasil (Renata Florentino)

Capacete e Segurança

- distração como fator de risco (David Duarte)

Consciência / Detran

- velocidade (Renata Florentino, Detran, David Duarte)
- responsabilidade e engajamento moral (Renata, David Duarte)
- direito ao espaço (Renata, Rafael, Duda, Renata Florentino, Flora, Beth)
- lei seca (Tiago, David Duarte, Rafael)
- distração como fator de risco (David Duarte)

Cotidiano Opressor

- distração como fator de risco (Tiago e Giuseppe)
- finas e buzinas (Marcos, Rafael, Beth, Duda, Giuseppe)
- medo (Beth)

Relatos Raul

- violência
- velocidade e distração

Morte do Raul

Poema Pedro

Morte do Raul

- resumo (Helder, Renata, David Duarte, Flora, Pérsio)
- dinâmica (Flora, Renata, David Duarte)
- hospital de base (Beth, Flora, Helder, Renata)

- morreu na hora (Renata, Flora, Helder)
- velório, bicicletada e homenagens (Helder, Flora, Renata)
- conclusões (Flora, Renata, Pésio, Luiza)

Justiça

- cena do crime (Beth, Pésio)
- laudo não gera infração (Tiago, David Duarte)

Processo Julgamento

- cena do crime (Renata, Flora, Pésio)
- dinâmica (Renata)
- bafometro (Renata, Flora)
- delegacia (Renata, Flora)
- permissão pra dirigir (Flora)

Johann

- delegacia (Flora)
- permissão pra dirigir (Renata, Flora)

A Família dele

Johann

- família dele (Helder, Renata, Flora)
- consciência (Helder, Renata)

Morte de Raul

- família dele (Helder, Flora)

Processo Julgamento

Julgamentos, Johann e Leonardo

Johann

- julgamento do Johann (Helder, Renata)

Justiça

- mp (beth)
- julgamento do johann (Rafael, Marcos, David Duarte, Renata)
- julgamento Leonardo Luis da Costa (Beth, Pésio, Luiza)
- Juri popular (Helder)

Morte do Raul

- julgamento do johann (Flora, Renata)

Processo Julgamento

- juri popular (Pésio)
- mp (Pésio, Beth)
- julgamento do johann (Renata, Flora, David Duarte)
- sentença (Beth, Pésio)

Parte III

Justiça

Justiça

- o código de trânsito
- o judiciário (Beth, Pésio, David Duarte, Helder, Flora, Renata, Renata Florentino)
- apreensão da carteira (Pésio, Tiago, Flora, Renata, Renata Florentino)

Consciência / Detran

- direito de dirigir (Renata Florentino)

Razões

Razão Economica

- Elite (Rafael, PÉrsio, Beth, David Duarte, Renata Florentino)
- mercado (Helder)
- o judiciário (PÉrsio, David Duarte, Renata Florentino)

Brasília

- cultura (Luiza)
- fiscalização x estrutura (David Duarte, Flora, Renata Florentino)

Ciclovias e estrutura

- investimento carros x ciclovias (Detran, Marcos, Rafael, David, PÉrsio)

Consciência / Detran

- greve dos caminhoneiros (Renata Florentino, PÉrsio)
- investimentos carros x ciclovias (David Duarte)

Outros países

Consciência / Detran

- outros países (David Duarte)

Holanda

- outros países (Beth, David Duarte, Giuseppe, Renata, Renata Florentino)

Possíveis Soluções

Cotidiano Opressor

- empatia (Duda, Rafael, PÉrsio, David Duarte, Renata Florentino, Giuseppe)

Brasília

- trem x barco x caminhão (David Duarte)

Justiça

- como pode melhorar