



CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA – UniCEUB
FACULDADE DE TECNOLOGIA E CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS - FATECS
CURSO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL
HABILITAÇÃO EM JORNALISMO
DISCIPLINA: MONOGRAFIA
PROFESSORA ORIENTADORA: MÔNICA PRADO
ÁREA: JORNALISMO PÚBLICO

Placar da vida:

bastidores da prática de jornalismo público
que mudou o trânsito do Distrito Federal

Josivânia Ferreira dos Santos

RA: 2051315/0

Brasília, novembro de 2008

Josivânia Ferreira dos Santos

Placar da vida:

bastidores da prática de jornalismo público
que mudou o trânsito do Distrito Federal

Trabalho apresentado à Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Comunicação Social com habilitação em Jornalismo no Centro Universitário de Brasília – UniCEUB.

Prof. Ms. Mônica Prado

Brasília, novembro de 2008

Josivânia Ferreira dos Santos

Placar da vida:

bastidores da prática de jornalismo público que mudou o trânsito do Distrito Federal

Trabalho apresentado à Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Comunicação Social com habilitação em Jornalismo no Centro Universitário de Brasília – UniCEUB.

Banca Examinadora

Prof. Ms. Mônica Prado
Orientadora

Prof. Renata Lu
Examinadora

Prof. Severino Francisco
Examinador

Brasília, novembro de 2008

Dedico esta pesquisa a ELE, Jesus Cristo.

A ela, Maria Jozina Ferreira dos Santos,
minha mãe.

AGRADECIMENTO

Agradeço especialmente à orientadora Mônica Prado pelo suporte e dedicação no desenvolvimento desta pesquisa. Sem a sua audácia e atitude de mestre, ainda estaria no meio do caminho. Ao professor Severino Francisco pelos ensinamentos sobre cidadania e a professora Renata Lu que me despertou para o conhecimento do jornalismo cidadão.

Expresso minha gratidão também a Rogério Rios Júnior, meu noivo, aos meus familiares, à família Rios, à Terceira Igreja Presbiteriana do Guará, à Associação dos Oficiais da Polícia Militar do Distrito Federal e colegas de faculdade pela ajuda e estímulo que proporcionaram ao meu desenvolvimento acadêmico.

“E a história humana não se desenrola apenas nos campos de batalha e nos gabinetes presidenciais. Ela se desenrola também nos quintais, entre plantas e galinhas, nas ruas de subúrbio, nas casas de jogos, nos prostíbulos, nos colégios, nas usinas, nos namoros de esquinas. Disso eu quis fazer a minha poesia. Dessa matéria humilde e humilhada, dessa vida obscura e injustiçada, porque o canto não pode ser uma traição à vida, e só é justo cantar se o nosso canto arrasta consigo as pessoas e as coisas que não têm voz”.

FERREIRA GULLAR – Poeta e escritor

RESUMO

Este trabalho explora os bastidores da campanha Paz no Trânsito a partir da cobertura do jornal Correio Braziliense e das histórias de vida dos personagens envolvidos. Por meio de referências bibliográficas, levantamento documental e de entrevistas em profundidade buscou-se documentar a campanha Paz no Trânsito, com o objetivo de apontar indícios da prática de jornalismo público e descrever o engajamento à causa dos agente-comunicadores e dos mais diversos segmentos da sociedade, que resultou em mobilização social e na mudança de comportamento, no trânsito, da sociedade brasiliense. Além disso, a pesquisa traz os conceitos de jornalismo público e mobilização social.

Palavras-chave: Jornalismo público. Mobilização social. Paz no Trânsito.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 Justificativa	11
1.2 Contextualização	12
1.3 Objetivos	14
1.3.1 Objetivo geral	14
1.3.2 Objetivos específicos	14
2 JORNALISMO PÚBLICO	15
2.1 Agendamento, Contra agendamento e Co-agendamento.....	21
2.2 Critérios de noticiabilidade ou valor-notícia.....	26
3 MOBILIZAÇÃO SOCIAL	32
4 DESCRIÇÃO DA METODOLOGIA	38
4.1 Seleção de fontes	38
4.2 Instrumentos	38
4.3 Procedimentos	39
4.4 Análise dos dados	42
4.5 Discussão dos resultados	42
5 A CAMPANHA PAZ NO TRÂNSITO	43
6 BASTIDORES E HISTÓRIAS DE VIDAS	48
6.1 O acaso	48
6.2 A caminhada pela paz	52
6.3 Tentativas arriscadas	
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES	60
8 REFERÊNCIAS	62
9 ANEXOS	66

LISTA DE ANEXOS

Anexo A - Cronologia das manchetes do jornal Correio Braziliense, em 1996 e 1997, sobre a campanha Paz no Trânsito	69
Anexo B – Editoriais do jornal Correio Braziliense, sobre a campanha Paz no Trânsito	100
Anexo C – Símbolos da campanha Paz no Trânsito	105
Anexo D – Ofício sobre a passagem da coordenação da campanha Paz no Trânsito para a universidade de Brasília (UnB)	107
Anexo E – Ata da primeira reunião do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito ..	111
Anexo F – Lista de presença da 10ª reunião do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito, em outubro de 1997	116
Anexo G – Proposta de respeito à faixa de pedestre apresentada pelo Coronel Renato Azevedo, ao Fórum Permanente pela Paz no Trânsito	119
Anexo H - Plano do Governo – Diário Oficial do Distrito Federal (Decretos 19.645 e 17.781)	123

1. INTRODUÇÃO

Na redação, uma mente inquieta. Uma jornalista não se conformava que grande parte das pessoas que tinham deficiência física no Distrito Federal, fosse conseqüência dos acidentes de trânsito. E para começar a mudar os rumos dessa história, fez com que a redação de um jornal deixasse de lado o conservadorismo e se agarrasse a um novo modelo de comunicação social que fizesse diferença na vida das pessoas, da comunidade.

Foi assim que os acasos da prática de um jornalismo público fez surgir a campanha Paz no Trânsito e mudou os valores e a conduta de cidadania em Brasília. A campanha levou a sociedade a reconhecer o crônico problema de trânsito e as perdas diárias de vidas, existentes na cidade. A comunicação social agregada a valores e idéias, moveu indivíduos e instituições na idealização de uma comunidade melhor, capaz de defender a vida humana.

Jornalismo não se resume apenas em transmitir informações. É também tentar dar solução aos problemas da sociedade. Nesse contexto, a pesquisa explora de forma inédita os bastidores da única campanha pública, “Paz no Trânsito”, desenvolvida pelo jornal Correio Braziliense, que incentivou a prática de cidadania e mudou os hábitos, no trânsito, da população do Distrito Federal.

A história da campanha já foi contada. Todos já conhecem os resultados de mudanças sociais, mas desconhecem como e onde surgiu, os sucessos e insucessos a partir de percepções e experiências dos personagens envolvidos na realização. Depois de leituras exaustivas de pesquisas documentais, a campanha será narrada na tentativa de contar, dos mais simples acontecimentos até às mudanças radicais que deram certo e envolveram a população.

Se Paz no Trânsito surgiu do acaso, a pauta inicial também não foi planejada. As histórias de vidas se cruzavam e aumentavam cada vez mais. Sem conhecimento, os jornalistas exercitaram a prática de um jornalismo público e cidadão.

O empenho da mídia na divulgação de ações sociais é preponderante na construção de responsabilidades. A pesquisa de opinião diária, feita pelo jornal Correio Braziliense, na qual os entrevistadores ouvem cem assinantes do jornal, constatou que a série de reportagens sobre o trânsito mobilizou a sociedade e alcançou o interesse de 70% dos leitores, quando o recorde anterior era cerca de 40% (AFFONSO, 2000).

Os meios de comunicação, quando utilizados genuinamente, podem mudar valores e condutas da sociedade, tornam-se ferramentas de mobilização social. Paz no Trânsito foi exemplo de transformação e de que a mídia pode e deve interferir na condição humana de sobrevivência. Provavelmente sozinhos, o governo e a população, não conseguiriam fazer muito coisa. Paz no Trânsito é modelo de socialização e compartilhamento de problemas entre a mídia, o governo e a população.

1.1 Justificativa

Descobri na aula de jornalismo online, por um desvio de tema, que era por meio de uma comunicação social, pública e mobilizadora que as informações de campanhas do governo chegavam aos interiores dos estados brasileiros. Descobri também que o exercício do jornalismo público podia transformar o mundo em algo melhor. Podia levar comunicação com informação e um sentido de sobrevivência aos que são esquecidos pela sociedade e pelo Estado ou que preferem ficar à parte dos problemas sociais.

Percebi que não muito longe de mim, a prática do jornalismo público havia conscientizado cidadãos a darem um basta ao derramamento de sangue no asfalto da capital Federal; que idealizou o imaginário, na sociedade, de que não era mais possível seguir com o grave problema de ocorrências diárias de vítimas em acidentes de trânsito. Percebi ainda que a comunicação é indispensável para a sobrevivência humana e que o jornalismo público não é somente para tentar resolver os problemas da comunidade. É uma proposta democrática de mobilizar a sociedade para que ela mesma encontre as soluções dos problemas.

Me senti envolvida e convocada a conhecer os bastidores da campanha Paz no Trânsito. A conhecer e praticar um jornalismo que foi base do sucesso dos interesses público, cidadania, democracia e mobilização social; defendeu um direito humano, a vida.

Acredito que se as redações tivessem um planejamento e o costume de exercitar no dia-a-dia o jornalismo público, com vistas à mudança social, os problemas não acabariam, mas seriam pelo menos reduzidos.

Quanto vale uma vida? Jornalistas do jornal Correio Braziliense mostraram que o valor é a sobrevivência, quando se dispuseram a mobilizar a sociedade por meio do exercício de um jornalismo cidadão. Esta é a verdadeira função do jornalismo. Não informar apenas, mas comunicar. Acreditar em mudanças, provocadas pelo jornalismo, justifica ainda mais a escolha do tema, principalmente, com o caso da campanha Paz no Trânsito, um exemplo que carregarei na memória por toda a minha vida.

1.2 Contextualização

Em 1995, Brasília era uma das cidades brasileiras mais violentas no trânsito, não só pelo grande número de acidentes e vítimas fatais, mas também, pela violência dos desastres e pelo índice de pedestres atropelados. A campanha Paz no Trânsito, lentamente implantada pelo Governo do Distrito Federal, ainda em 1995, buscava diminuir a violência no trânsito da cidade. Brasília era referência negativa de violência no trânsito, cujos índices eram inadmissíveis para os padrões nacionais e internacionais. Três ou quatro pessoas morriam todos os dias, vítimas de acidentes de trânsito. Os feridos ocupavam dois terços dos leitos das UTIs da cidade (AFFONSO, 2000). Em 1995 predominava a figura do pedestre como o tipo de vítima nos acidentes fatais no DF, cujo índice representava 46,62%, o condutor representava 29,29% e passageiro 23,31% (RODRIGUES, 2007).

O antigo Código Nacional de Trânsito (Lei n 5.108/66) promulgado em 21/09/66, garantia ao pedestre a preferência de passagem nas vias, mas a população do

Distrito Federal não cumpria a lei. Em 23/12/97 foi promulgado o Novo Código de Trânsito Brasileiro (Lei n 9.503.97) o qual instituiu a faixa de pedestre e a obrigatoriedade de parar na faixa. Acrescentou ainda a punição, com multas e advertências aos motoristas que desrespeitassem a lei.

Na tentativa de reduzir os altos índices de acidentes, a principal preocupação demonstrada pelos órgãos governamentais, BPtran e Detran, foi a redução do excesso de velocidade na condução de veículos. Para tanto, optou por efetuar o controle de velocidade utilizando equipamentos eletrônicos – os “pardais”, como eram conhecidos à época. A partir desse momento exigiu-se, no Distrito Federal, o cumprimento do art. 175, inciso XI, do regulamento do Código Nacional de Trânsito para que os veículos dessem preferência aos pedestres nas faixas de travessia. (RODRIGUES, 2007).

O cumprimento da lei foi possível a partir da mobilização social entre imprensa local, governo e entidades da sociedade civil que produziram uma experiência brasileira de respeito à vida e à cidadania que continua até hoje. Com o apoio do jornal Correio Braziliense, em agosto de 1996, a campanha Paz no Trânsito, pelo respeito à faixa de pedestre, conquistou a admiração da população e despertou a sociedade para enxergar a gravidade dos acidentes de trânsito no Distrito Federal. Segundo MARTINS (2003, p.64).

[...] Há jornalistas e empresas jornalísticas, no entanto, que não se contentam em noticiar os fatos. Eles querem também se envolver com a busca de soluções, para isso, criam laços diretos com os cidadãos, com as comunidades e com as suas mobilizações.

Brasília fechou o ano de 1998 com 5,6 mortos por 10 mil veículos. Em janeiro de 1995, esse mesmo índice era de 11,6 mortos por 10 mil veículos. Quatro anos de Paz no Trânsito reduziram a mortalidade em 48,3%. A velocidade média da cidade, em 36 meses, baixou de 90 km/h para 55 km/h (AFFONSO, 2000).

Segundo Affonso (2000):

O Correio Braziliense, por meio da campanha Paz no Trânsito ensinou ao Distrito Federal que é possível enfrentar seus problemas

sociais, se houver compromisso e disposição. Nessa tarefa estavam juntos o Governo, mídia, sindicatos, igrejas, partidos políticos, escolas etc. Paz no Trânsito tornou-se referência na elaboração de programas de segurança no trânsito e foi divulgado por todo Brasil através das principais entidades nacionais de trânsito.

As informações surgiram na aproximação dos interesses da comunidade e na criação de mecanismos comunicativos que propiciaram a participação cidadã nos debates sobre a violência no trânsito do Distrito Federal.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo Geral

Documentar a campanha Paz no Trânsito a partir dos bastidores da cobertura do jornal Correio Braziliense e das histórias de vida dos personagens envolvidos.

1.3.2 Objetivos Específicos

- ✓ Apontar os indícios do exercício de jornalismo público realizado pelo jornal Correio Braziliense na campanha Paz no Trânsito;
- ✓ Identificar valores que tornaram a campanha Paz no Trânsito notícia num processo de co-agendamento para mudança social;
- ✓ Descrever e analisar o engajamento dos agente-comunicadores da campanha Paz no Trânsito que resultou em mobilização social;

2 JORNALISMO PÚBLICO

Acostumados a utilizar os veículos de comunicação apenas para se informar, de repente os leitores são surpreendidos com coberturas jornalísticas que convocavam-nos a agir e a seguir juntamente com o jornal em prol de soluções para os problemas sociais. É assim que surge nas redações uma forma eficaz de informar e comunicar o interesse público: o jornalismo cívico.

Na busca de saídas para o jornal diário impresso, iniciou-se nos EUA, em 1990, um movimento intitulado “jornalismo público” ou “jornalismo cívico”. O criador do conceito se chama David Merritt, editor-chefe do *Wichita Eagle* – único diário impresso na cidade de *Wichita - Kansas* (IMPrensa, 1997). Escolher candidatos comprometidos com as comunidades e suas lutas contra a pobreza, droga e a violência era uma das doutrinações originárias. Merritt e outros pioneiros dessa militância acreditavam que os leitores estavam desencantados com a imprensa pela forma com que às vezes ela passava ao largo de suas aflições (MARTINS, 2006, p.6).

Porém, o conceito que melhor define jornalismo público é de *Glasser e Craft* quando afirmam que o jornalismo cívico se funda numa premissa simples: "o propósito da mídia é promover e implementar a cidadania e não apenas descrevê-la ou criticá-la". Num texto mais antigo, eles afirmam que esta modalidade de jornalismo (que não invalida outras formas da atividade: serviço, entretenimento, esportes etc.) espera que a mídia reconheça seu papel de fortalecer a participação do público no debate dos temas importantes para a cidadania.

Mas ao submeter-se a essa busca de participação e transformação social, a imprensa carece de uma aproximação com o leitor para que a informação seja também uma comunicação e promoção de cidadania. O jornalismo cívico necessita de um elo entre os cidadãos, as redações e os problemas da comunidade para ajudar as pessoas a superarem suas sensações de impotência e alienação, desafiando-as a envolver-se e tomar para si a responsabilidade sobre problemas comunitários.

São características como essas que florescem o jornalismo público ou jornalismo de utilidade pública e é por isso que *Jan Schanffer*, diretor-executivo do

Centro *Pew* de jornalismo cívico, uma entidade ligada à pesquisa, à filantropia e à promoção de cidadania analisa o dever do jornalismo público da seguinte forma:

- Deve produzir notícias de que os cidadãos precisam para se informar sobre os eventos correntes, tomar decisões cívicas e exercer suas responsabilidades na democracia;
- Deve criar coberturas que motivem os cidadãos a pensar e agir, não simplesmente ver ou assistir;
- As coberturas devem disparar ações cívicas, da participação em votações ao voluntariado;
- Deve construir conhecimentos. Pessoas motivadas pelos projetos de jornalismo cívico devem ser mensuravelmente mais informadas sobre os eventos que as não engajadas;
- Deve construir credibilidade e conexões com a comunidade. As pessoas acreditam mais nos jornais depois de uma campanha cívica;
- Devem criar na comunidade a capacidade de resolver problemas e não esperar pelas soluções vindas de cima;
- Devem ser persistentes até atingir objetivos mensuráveis e não serem engavetados em detrimento de uma novidade ou furo irrelevante (MUARREK, 2006).

O professor e pesquisador de processos comunicativos, Edmund B. Lambeth, também cita alguns pontos fundamentais do *Public Journalism*, para atender a cidadania. As características são relativamente parecidas com as de *Jan Schanffer*, sendo que o diferencial é que o jornal tem de escolher as histórias dos cidadãos, para se envolver, quando *Jan Schanffer*, diz que todos os problemas da comunidade são importantes. A saber:

- 1-Escutar sistematicamente as histórias e idéias dos cidadãos mantendo, ao mesmo tempo, a liberdade para escolher qual dessas histórias prestar atenção.
- 2-Examinar maneiras alternativas de moldar as histórias a partir dos temas que resultam importantes para a comunidade.
- 3-Escolher aqueles enfoques, na apresentação dos temas, e que ofereçam a melhor oportunidade, a deliberação cidadã e compressão dos temas por parte do público.
- 4-Tomar a iniciativa na hora de informar sobre os problemas públicos penderes de modo que aumente o conhecimento do público sobre as possíveis soluções e sobre os valores envolvidos nos cursos de ação alternativa.
- 5-Prestar atenção sistemática, assim a relação comunicativa com o público é credível e de boa qualidade.

Já *Friedland e Nichols* (2002) concordam com *Jan Schanffer* quanto a abrangência dos temas do Civic Journalism e dividem da seguinte forma: 1º Eleições; 2º Comunidade; 3º Governo; 4º Interatividade, sobre como as novas tecnologias podem auxiliar na busca de soluções de questões coletivas; 5º Miscelânea, principalmente com casos de colunistas da imprensa que incentivam o Civic Journalism por meio de seus espaços midiáticos.

O segundo item, Comunidade, foi subdividido em 13 partes:

Diversidade, aborda temas como relações étnicas e desigualdades sociais; Comunidade, envolve pesquisas sobre futuros problemas coletivos; Civismo, com promoção de programas filantrópicos e identificação de futuros líderes cívicos nas comunidades; Juventude, sobre violência escolar, prevenção a entorpecentes, noções de educação sexual e orientações sobre como os próprios jovens podem buscar soluções; Educação, em especial debatendo por quais motivos é crescente o número de estudantes com baixo rendimento escolar; Desenvolvimento econômico, principalmente para regiões periféricas das cidades; Saúde, incluindo prevenção de saúde de grupos minoritários; Vida familiar, sobre desintegração familiar, abusos contra crianças, desentendimentos entre parentes etc; Criminalidade e segurança, com debates sobre como parar a violência, sobre promoção de projetos de segurança e diminuição do casos de uso de armas de fogo, entre outros; Pobreza, com a busca de como oferecer mais escolas para comunidades pobres, além de desenvolvimento de ações de seguridade social e oferta de moradias para pessoas sem-teto; Meio ambiente, para diminuição, por exemplo, dos índices de poluição; Indústria, para incremento das atividades desse setor em determinadas regiões geográficas; Ética/Moralidade, para discutir limites de tolerância na vida coletiva (*Friedland e Nichols*, 2002 apud FERNANDES).

Foi interessado no problema social da comunidade, nesse caso, a perda de vidas no trânsito, que surgiu a campanha Paz no Trânsito, promovida pelo jornal Correio Braziliense, no Distrito Federal. Os jornalistas perceberam ainda que com a tradicional forma de se fazer jornalismo, em tempos modernos, não conseguiriam mais do que só informar. O problema de trânsito era crônico, com isso era preciso haver mudanças e o Correio Braziliense convocou a sociedade a mudar os problemas de mortes no trânsito do Distrito Federal. “Não se tratou apenas de uma série de reportagens sobre um problema social. Teve início, meio e fim” (MARTINS, 2006).

A campanha Paz no Trânsito realizada em 1997, tornou-se uma das campanhas mais envolventes e agregadas a mudanças sociais, no Distrito Federal. Com os princípios do jornalismo cidadão, “a campanha conseguiu reduzir o número de mortes em acidentes de trânsito de Brasília, de 11 mortos por 10 mil veículos, para 6,5 mortos por 10 mil veículos, até o final de 1998” (MUARREK, 2006). A imprensa colocou-se ao lado da sociedade para buscar melhorias e foi preciso desafiar as regras do jornalismo tradicional. A seguir, algumas das atividades, desenvolvidas pelo Correio Braziliense, que deram certo no desencadeamento da campanha: levantamento de estatístico, nos órgãos de trânsito e hospitais da cidade, sobre as mortes de trânsito no Distrito Federal; acompanhamento sistemático do trânsito na capital, até mesmo os acidentes sem vítimas de morte eram manchetes no jornal; insistência para obter resultados concretos na redução do número de vítimas em acidentes de trânsito, além de uma cobrança ao Governo do Distrito Federal para que tomasse medidas, da engenharia de trânsito à campanha de educação no trânsito, e a adoção do tema para que fosse algo cotidiano e consciente na vida dos cidadão, seguido de um recrutamento para mobilização.

A campanha Paz no Trânsito foi também uma mudança radical na redação do Correio Braziliense, principalmente porque traz, ao longo dos anos o conservadorismo do seu criador, Hipólito da Costa. Além disso, o Correio Braziliense sempre ocupou parte de suas páginas para denúncias e furos políticos. Sobretudo, a campanha foi um desafio para os leitores, mas também para o jornal. Aumentou o número de leitores e, principalmente, a credibilidade, como mídia. “Para o *Pew Center*, no entanto, que alimenta um caloroso debate sobre o tema, os cidadãos têm um “tremendo apetite” por esse tipo de engajamento e por novos meios de obter informações relevantes para as suas vidas” (MUARREK, 2006).

Seguindo a linha de pensamento dos autores citados nesta pesquisa, o jornalismo público é um meio eficaz para solução de problemas da sociedade. Pode-se acrescentar ainda que é também uma solução para os problemas dos jornais, quando diz respeito a credibilidade e ao público leitor. Porém, são raros os exemplos desse jornalismo, praticado pelos veículos de comunicação no Brasil. Martins (2006, p. 15) comenta que geralmente há desconhecimento dos jornalistas sobre o tema

jornalismo cidadão, como um campo específico ou talvez seja a inexistência de algo programático, que faça parte de suas políticas editoriais”.

Falta, teoricamente, caracterizar-se o lugar do jornalismo público, possivelmente, porque este ainda se encontra em fase emergente. Faltam projetos e parcerias entre organizações sociais e organizações de mídia, de forma a empresariar e dar sustentabilidade a um mercado jornalístico que, [...] tem um potencial muito promissor. Falta a contribuição do meio acadêmico, não só na pesquisa do assunto, quanto na preparação técnica de profissionais para esse mercado. Muito se tem discutido acerca da pertinência do diploma de jornalismo para o exercício da profissão. Pouco se tem debatido sobre as possibilidades interdisciplinares, neste caso, entre a área social e o jornalismo e vice-versa.

Talvez essa seja a explicação pela escassez da prática do jornalismo público no país. Aos veículos de comunicação interessa mais o denunciamento. Não há um programa específico para jornalismo público com viabilidade, sustentabilidade e replicabilidade. Muita gente acha que jornalismo público é o que é feito nas repartições públicas, dentro do governo e do Estado. Pode até ser, mas jornalismo público é sobretudo parceria. É a prática de um jornalismo associado ao enfrentamento de problemas e a promoção de condutas, mudanças de valores e atitudes. É um incentivo para a sociedade, por isso tem de ser um jornalismo permanente, apontar caminhos, soluções e resultados. Falta no Brasil planejamento e gestão de uma comunicação pública.

Por meio de entrevistas com os jornalistas do Correio Braziliense ficou evidente a falta de conhecimento sobre o tema, mesmo tendo praticado o jornalismo cidadão com a campanha Paz no Trânsito. Faculdades de comunicação, espalhadas pelo país, também formam inúmeros jornalistas sem o mínimo conhecimento sobre o tema.

Apreciação crítica

Como outrora disse Lavoisier, nada se cria, tudo se copia. Às vezes se transforma. A teoria do *civic journalism*, ou jornalismo público, como é conhecido, é mais uma obra que reafirma essa declamação.

Na tentativa de entender o conceito de jornalismo público, me debrucei sobre algumas bibliografias existentes para preencher a falta de conhecimento que tenho sobre o assunto. Todas as informações encontradas sobre o jornalismo público, dos diversos autores, me remetem ao americano David Merrit, criador do conceito de jornalismo cívico, em 1990.

Os autores brasileiros traduziram as principais características americanas da prática do jornalismo público e divulgaram em suas bibliografias como premissas para a prática no Brasil, mas esqueceram que as realidades sociais dos dois países são completamente diferentes. Se nos Estados Unidos surgiu *civic journalism* para conscientizar o cidadão da importância do voto, pelo fato de ser facultativo, no Brasil, o voto é obrigatório, porém a conscientização é para a escolha de um candidato honesto, o que é raridade, e comprometido com os interesses públicos.

Os estudos e as práticas do jornalismo cidadão são limitados. Os livros mudam apenas de capas e autores, pois os conteúdos encontrados são meras traduções de uma única fonte. Em cada lançamento de uma bibliografia é motivo de comemoração para leitores em geral. Acreditamos ser mais uma construção inédita de conhecimento, estudos e pesquisas. Mas nesta pesquisa, a cada passo dado regressava-o imediatamente, por falta de novidade.

Dessa forma, lanço as minhas dúvidas. Qual o motivo das repetições? Falta de fontes? Falta de estudos? Falta de práticas? Mas também lanço desafios para redações e faculdades de comunicação reverem seus valores e incitem os estudos e as práticas de um jornalismo que pode transformar a cidadania, a exemplo da campanha Paz no Trânsito, mesmo que seja um processo lento.

2.1 Agendamento, Contra-agendamento e Co-agendamento

Os jornais contribuem de forma relevante para que as pessoas entrem em contato e percebam o mundo que os cercam. Mas a agenda diária de cobertura dos fatos pelos veículos de comunicação muitas vezes se confunde com a agenda pública. São as conseqüências do agendamento da notícia feito pelos noticiários, que não só nos propõem o que devemos pensar, mas também nos propõem como pensar.

Esse agendamento ou *agenda-setting*, formulada pelos pesquisadores norte-americanos Maxwell McCombs e Donald Shaw, na década de 70, analisa como, por que e de que forma determinados assuntos entram em pauta na mídia e, conseqüentemente, são levados à discussão pública. Quanto mais um tema exhibe valores-notícia, maiores são as chances de ser incluído na pauta jornalística. As pessoas direcionam os assuntos de suas conversas em função do que a mídia veicula. Como já dizia um dos precursores dos estudos comunicacionais, Gabriel Tarde , “a mídia pauta e continua pautando as conversas do homem”. Ela tem o poder de chamar a atenção para determinado acontecimento de tal modo que instiga a sociedade a discuti-lo:

(...) os meios de comunicação "impõem aos discursos e às conversas a maior parte dos seus temas quotidianos". Lang e Lang (1955) e Cohen (1963), (...) também postularam que a comunicação social pode influenciar diretamente o pensamento do público. Este último autor deu, aliás, o perfil da teoria emergente, ao destacar que a comunicação social "(...) pode não ter frequentemente êxito em dizer às pessoas o que têm de pensar, mas surpreendentemente tem êxito ao dizer às pessoas *sobre* o que devem pensar (Cohen, 1963 apud SOUSA, 2006).

Segundo Jorge Pedro Sousa, o aparecimento da Teoria do *Agenda-Setting* representa uma ruptura com o paradigma funcionalista sobre os efeitos dos meios de comunicação. Até então, e sobretudo nos EUA, prevalecia a idéia de que a comunicação social não operava diretamente sobre a sociedade e as pessoas, já que a influência pessoal (por exemplo, a influência dos líderes de opinião) relativizaria, limitaria e mediatizaria esses efeitos. A Teoria do *Agenda-Setting*

mostra, pelo contrário, que existem efeitos cognitivos diretos, pelo menos quando determinados assuntos são abordados e quando estão reunidas certas circunstâncias (SOUSA, 2066, p.501).

Sousa também afirma que é perceptível que no agendamento ao selecionarem determinados fatos excluindo outros, os jornais organizam, sistematizam, classificam e hierarquizam a realidade, emoldurando o cotidiano. É extremamente complexo e envolve, desde a pauta, redação e edição, uma audiência interativa. Envolve momentos de contextualização e descontextualização dos fatos. Agendar uma notícia é resultado da cultura profissional do jornalista e do veículo de comunicação, dos processos produtivos, das regras da redação, da enunciação jornalística e das práticas jornalísticas.

Estudos realizados sobre a teoria do *agenda-setting* mostraram que quanto maior é a ênfase dos veículos sobre um tema e quanto mais continuada é a abordagem desse tema, maior é a importância que o público lhe atribui. (McCombs e Shaw, 1972 apud SOUSA 2006). Vizeu (2007) concorda com McCombs e Shaw quando diz que a imagem que a mídia constrói da realidade é resultado de uma atividade profissional de mediação vinculada a uma organização que se dedica basicamente a interpretar a realidade social e mediar os que fazem parte do espetáculo mundano e o público.

Mesmo nas primeiras veiculações dos acontecimentos, em séculos passados, a notícia parece sempre tender ao subjetivismo do profissional ou veículo que a escolhe para ser noticiada, mesmo com os critérios de noticiabilidade. Essa tendência já aparenta ser natural no jornalismo diário. E quanto ao jornalismo cívico, que tem suas peculiaridades? Sempre que a notícia é de interesse público deveria ser agendada, mas ainda sim dentre as notícias que interessam ao público há um agendamento pela que maior mobilizar a sociedade, seja em ações ou discussões. A dificuldade do terceiro setor em agendar notícias, uma vez que são de interesse público, demonstra que o interesse das redações limita-se em fatos que contribuam diretamente nas vendas: informação ou publicidade.

Além do agendamento, que pode moldar a realidade, Wolf também aborda o agendamento por omissão, “a não cobertura de certos temas, a cobertura internacional modesta ou marginalizada que alguns assuntos recebem”:

Este tipo de *agenda-setting* funciona, certamente, para todos os *mass media*, para lá das diferenças técnicas, jornalísticas, de linguagem, pelo simples fato de o acesso a fontes alternativas àquelas que garantem o fornecimento constante de notícias, ser bastante difícil e oneroso. Entre os diferentes *mass media* podem existir modos diversos de provocar o efeito da *agenda-setting* por omissão, mas todos, em certa medida, incorrem nele e com certeza também o sistema informativo no seu conjunto (WOLF, 1999, p. 151).

Durante a campanha Paz no Trânsito, em 1996, o Jornal de Brasília fez agendamento por omissão da campanha. A cobertura foi omissa. Em nenhum momento o Jornal de Brasília citou o nome da campanha Paz no Trânsito. As coberturas eram simplesmente sobre os acidentes e não que a população estava mobilizada em pela Paz no Trânsito. Os interesses do jornal, em não apoiar o concorrente, ficaram acima do propósito da campanha, que era a redução da velocidade e dos acidentes de trânsitos no Distrito Federal. Mesmo tendo nascido no jornal Correio Braziliense, concorrente do jornal de Brasília no DF, a campanha não tinha dono. Esperava-se o apoio, se não a prática de um jornalismo cidadão, de todas as mídias por uma causa urgente, que beneficiava toda a sociedade.

Inúmeras pesquisas utilizam ainda a teoria do agendamento para elucidar as relações entre comunicação, política e sociedade. Entre as pesquisas está Oliveira (2008, p.117). Ele afirma que é possível destacar três vertentes do agendamento: *Public agenda-setting* (estabelecimento da agenda do público), que inclui os estudos baseados na formulações originais de McCombs e Shaw e se funda na relação causal entre os assuntos pautados pela mídia e as questões priorizadas pelo público; *Policy agenda-setting* (estabelecimento da agenda da política governamental), referente às pesquisas do campo da política e comunicação que investigam como os meios influenciam nas percepções dos próprios políticos e *Media agenda-setting ou agenda-building* (estabelecimento ou construção da agenda pela mídia), que corresponde às análises sobre o processo de construção da agenda oferecida pelos veículos de comunicação.

Porém, Martins enfatiza que, depois de mais de três décadas da formulação da teoria do agendamento, seria importante repensar a sua validade e a sua atualidade. Mesmo compreendendo que a teoria ainda continua válida e atual, ele

afirma que há algumas intervenções a fazer. Uma delas é um fenômeno, denominado e criado pelo pesquisador de Contra-gendamento. Segue o conceito:

“(...) existe uma hipótese de trabalho de que a sociedade também tem a sua pauta ou, no plural, as suas pautas, e as deseja ver atendidas pela mídia e tenta, diariamente, e sob as mais variadas maneiras, incluir temas nesse espaço público que é a mídia; na esfera pública que se constitui da tematização polêmica das questões de uma atualidade (MARTINS apud SILVA, 2006)

Tal conceito questiona inúmeros estudos sobre comunicação de massa que consideram os receptores como meros consumidores passivos, com capacidade limitada, pouca ou quase nula de reagir em relação às mensagens recebidas. Muito desses receptores realizaram o papel inverso: o de questionar e até mesmo influenciar os próprios meios de comunicação, como explica Martins:

”Esse intento [em definir o contra-agendamento] procura fundamentar minimamente a possibilidade de transmutar o público de uma condição de reles massa de manobra à de sujeito capaz de produzir sentidos midiáticos sob um novo primado, o de que numa sociedade democrática a plural, onde há também uma constelação de sujeitos coletivos e de respectivos lugares de fala, mas, não isolados ou encastelados em nichos corporativos, mas, intersujeitos argumentativos, promotores e advogados de direitos e causas (MARTINS apud SILVA, 2006).

Nesse sentido, o contra-agendamento seria um conjunto de ações que passariam, estrategicamente, pela publicação de conceitos na mídia e dependeria da forma como o tema seria tratado pela mídia, tanto em termos de espaço, quanto em termos de sentido produzido. Ou seja, é a tentativa, da sociedade ou organizações, de colocar na mídia as suas pautas. Dessa forma, são selecionados e divulgados para a imprensa apenas os acontecimentos que respondam simultaneamente tanto aos interesses da sociedade ou da organizações com vistas ao interesse público.

Para ganhar visibilidade, no contra-agendamento, a notícia tem de estar agregada a valores-notícias e valores-sociais. Sendo que o valor-social é todo o conteúdo de um texto que traga a possibilidade de esclarecimento e entendimento sobre temas considerados estratégicos para uma determinada organização. Com isso, as chances de sugestões de pautas se transformarem em matérias jornalísticas, são maiores. Martins explica que o contra-agendamento de um tema pode ser parte de uma mobilização social; parte de um enfrentamento de problema, corporativo ou coletivo. Dessa forma o autor identifica três distintas formas de agendamento midiático:

a) aquela que é feita por iniciativa da própria mídia, e que é chamada de agendamento autônomo;

b) aquela que vem de fora para dentro das redações, não importando a motivação e obedecendo, sobretudo, ao império dos acontecimentos e dos fatos de natureza midiática, motivo pelo qual se denomina agendamento heterônomo;

c) aquela que atua, de forma permanente e sustentável, na elaboração de esforços e execução de estratégias de agendamento. Atua não apenas de fora para dentro das redações, mas sobretudo, na busca de receptividade de propostas bem definidas, mudanças sociais e causas coletivas, de modo que tanto as organizações por trás dos temas advogados tornem-se fontes confiáveis da mídia, quanto a mídia abrigue profissionais dispostos a serem intermediários. Esse modelo de agendamento é compatível para a noticiabilidade de causas sociais, pois agendar o social é mais complexo do que o fato corriqueiro agregado a valor-notícia.

Ainda inserido no contexto de agendamento de práticas sociais, Martins chama a atenção também para o conceito e prática de co-agendamento. De acordo com o autor, se trata da possibilidade de uma combinação/parceria entre mídia e sociedade. É quando a redação e uma organização combinam de trabalhar juntos para o melhor proveito de um assunto, que conseqüentemente pode ser a iniciativa da prática do jornalismo público. O co-agendamento também pode ser a evolução do agendamento. É o caso da campanha Paz no Trânsito, no Distrito Federal. No início foi agendada pelo jornal Correio Braziliense, mas logo em seguida tornou-se uma parceria do jornal, organizações e sociedade. A campanha Paz no Trânsito foi agendada e co-agendada pela mídia não somente porque surgiu de uma mobilização social, que é uma das características do agendamento, mas também pelos dados de mortes que impactavam a sociedade, dentre outros fatores.

Se todos os jornalistas e veículos de comunicação tivessem conhecimento do co-agendamento, seria muito mais fácil praticar o jornalismo público e conseqüentemente dar visibilidade aos problemas sociais. O co-agendamento, talvez, pudesse anular a grande lacuna que existe na cobertura jornalística sobre inúmeras temáticas sociais. Sobretudo, é preciso separar o joio do trigo. Os profissionais de comunicação não podem atender aos interesses pessoais e das organizações nessa parceria de co-agendamento, e sim agendar o que for plenamente de interesse público.

2.1 Critérios de noticiabilidade ou valor-notícia

“A notícia não é uma cópia ou um espelho da realidade e sim o resultado de uma atividade altamente complexa que envolve e aciona diversos grupos humanos, recursos materiais, tecnológicos e técnicos, comenta Oliveira (1996, p.19). Ou seja, ele defende que a articulação de selecionar o que é notícia, a noticiabilidade, se faz de acordo com a cultura profissional do jornalista e a organização do processo produtivo nos veículos de comunicação. Dessa forma, a notícia torna-se um produto cultural e os jornalistas necessitam de um conhecimento para selecionar o que notícia ou não. Isto é, um potencial cognitivo de reconhecerem um determinado acontecimento como noticiável ou mesmo a capacidade de discernimento daquilo que exibem ou não valores-notícias.

Entre os principais fatores que influenciam a produção jornalística também estão por exemplo: os constrangimentos organizacionais, a tirania do fator tempo, as rotinas e as culturas profissionais, as pressões dos empresários e dos governos, as relações entre as fontes e os jornalistas, a natureza opaca e esquiva dos critérios de noticiabilidade, entre outros (TRAQUINA, 2001)

A noticiabilidade é constituída pelo complexo de requisitos que se exigem para eventos – do ponto de vista da estrutura do trabalho nos aparatos informativos e do ponto de vista do profissionalismo dos jornalistas – para adquirir a existência pública de notícia (WOLF, 2003, p. 195).

Wolf chama de noticiabilidade o conjunto de elementos com os quais o veículo de comunicação controla e gera a quantidade e o tipo de acontecimentos para selecionar as notícias. Segundo o autor, os valores dados às notícias, denominados valores-notícia, são componentes dessa noticiabilidade, que tem o objetivo de permitir a definição de que fatos serão noticiados pelo veículo de comunicação (WOLF, 1995, p.202).

O mundo da vida cotidiana – a fonte das notícias – é constituído por uma superabundância de acontecimentos [...]. São esses acontecimentos que o órgão de informação deve selecionar. A seleção implica, pelo menos, o reconhecimento de que um acontecimento é um acontecimento e não uma casual sucessão de coisas cuja forma e cujo tipo se subtraem ao registro (Tuchman apud Wolf, 1999, p. 188). [...] Os valores notícias constituem a resposta à pergunta seguinte: quais os acontecimentos que são considerados suficientemente interessantes, significativos e relevantes para serem transformados em notícias? (WOLF, 1999)

Resumidamente, os valores-notícia são as características que devem possuir um determinado acontecimento para ser noticiável. A notícia tem de ser vendável, ter audiência, atualidade, novidade e sensacionalismo. Nas categorias de interesse público, torna-se interesse do público. Tem audiência por si próprio no ponto de vista de cultura e entretenimento de massa. Se na investigação do fato, as perguntas são no sentido de saber o que se passa, com o valor notícia as perguntas são no sentido de aferir atributos que o colocam potencialmente como notícia.

Wolf também cita quatro critérios que designam os valores-notícias, considerados mais importantes pelos meios de comunicação:

a) O grau e o nível hierárquico dos envolvidos no acontecimento noticiável. Está relacionado com toda a sociedade, desde dirigentes governamentais até a sociedade comum, cobrindo assim todos os nichos da sociedade. Por exemplo, “quanto mais o acontecimento disser respeito aos países de elite, tanto mais provavelmente se transformará em notícia;

b) O impacto sobre a nação e sobre o interesse nacional, as técnicas jornalísticas consideram significativo um fato que diz respeito aos interesses do País;

c) Quantidade de pessoas que o acontecimento, de fato ou potencialmente envolve. A visibilidade é destacada como principal valor ao noticiar um acidente que envolve muitas pessoas. Como por, por exemplo, um acidente ocorrido nas proximidades, envolvendo um limitado número de vítimas, que se torna mais noticiável que outro acidente envolvendo um número maior de vítimas, mas que ocorreu em um lugar mais longe;

d) Relevância e significatividade do acontecimento quanto à evolução futura de uma determinada situação, são as notícias que têm continuidade, como é o caso das coberturas de campanhas políticas.

Os valores-notícias também podem variar de veículo para veículo e de tempos em tempos e, principalmente, a acessibilidade ao acontecimento também influencia segundo GOLDING e ELLIOT, apud WOLF, 1999, p. 184):

No que se refere à disponibilidade, trata-se de saber quão acessível é o acontecimento para jornalistas, quão tratável é, tecnicamente, nas formas jornalísticas habituais; se já estão estruturado de modo a ser facilmente coberto; se requer grande dispêndio de meios para o cobrir

O caso da campanha Paz no Trânsito no Distrito Federal, uma causa social, obteve diversos valores-notícia, entre eles, o impacto e proximidade de uma comunidade local, e foi de imediato agendado por um jornal. A campanha, em si, foi agendada apenas pelo Correio Braziliense, pois os outros jornais do Distrito Federal, apesar de também noticiarem a quantidade de acidentes e mortes, no DF, em momento algum citaram o nome da Campanha Paz no Trânsito. Valores-notícias não faltaram no acontecimento.

Cada notícia ou acontecimento está revestido de um caráter particular e dessa forma requerem uma avaliação da disponibilidade, credibilidade, abrangência, importância e atualidade. Porém, a realidade é determinada pelo enfoque do jornalista e a manipulação do editor. Juntos realizam a notícia segundo prismas particulares e assim a informação é exposta para o espectador: filtrada por interpretações e valorizações, muitas vezes pessoais, mas sempre somadas aos interesses mercadológicos:

Assim como uma roupa que se pode adquirir em uma loja, assim como uma fruta que se pode obter em uma quitanda, também notícias podem ser compradas. Elas não são somente produtos, como supõe a acepção mais ingênua. Elas são de fato “a forma elementar do capitalismo”; (Marx) são mercadorias. São produzidas para um mercado real e encerram em si a dupla dimensão da mercadoria: valor de uso e valor de troca. (MEDINA, 1988, p. 25).

É possível perceber que apesar de estarem presentes em todas as fases da produção informativa, os valores-notícias, não assumem graus de relevância iguais entre si. Então, os valores-notícias são algo abstrato e só ganham forma quando aplicados na realidade, na produção jornalística.

Um estudo pioneiro sobre os fatores que influenciam a produção jornalística foi pesquisado por David Manning White, em 1950, e ele partiu da analogia proposta pelo psicólogo social Kurt Lewin que representou os jornalistas como porteiros das notícias, responsáveis por selecionar acontecimentos diários que chegarão ao conhecimento dos leitores. White sugeriu que ao se analisar o funcionamento dos critérios de noticiabilidade se descobriria quais os verdadeiros gatekeepers e os fatores que condicionam suas decisões.

Com o objetivo de compreender como um acontecimento era selecionado para ser notícia, White valeu-se da assistência do editor de um jornal não metropolitano. Esse jornalista tinha então a seu cargo selecionar, a partir da grande quantidade de notícias nacionais e internacionais que chegavam das agências as que apareceriam no limitado espaço da primeira página e como seriam desenvolvidas nas páginas interiores.

Durante uma semana, o editor anotou o motivo da sua rejeição em cada um dos textos não utilizados, o que correspondia a 90% do material recebido, medido em polegadas de coluna. Diante desses dados e com base na entrevista, David White (1993, p. 145) concluiu que o agendamento de notícia é extremamente subjetivo e dependente de juízos de valor, baseados na experiência, atitudes e expectativas do profissional.

Porém, pesquisas posteriores questionam essas conclusões. Em 1956, Warren Breed destacou as influências organizacionais na produção jornalística. Mas ele também aponta o poder de um *gatekeeper* central: o proprietário do jornal, que impunha sua linha editorial e o conformismo dos jornalistas subordinados ao chefe. O seu principal argumento para explicar esse conformismo, destacado a partir de entrevistas realizadas com 120 jornalistas, seguindo uma abordagem funcionalista,

foi que dentre os seis principais fatores encontrados, os sentimentos de obrigação e estima para com os superiores eram determinantes. Por outro lado, apontou que a possibilidade de se desviar da linha editorial dependia do status do jornalista na redação (WHITE, 1993 apud OLIVEIRA, 2008, p. 76).

A pesquisa de Breed foi desenvolvida nos Estados Unidos, o que demonstra a diferença de realidades em relação ao Brasil. Será que os resultados seriam os mesmos, obrigação e estima quanto aos superiores? No Brasil, o viés dos resultados da pesquisa, talvez, fosse pela escassez de empregos ou o medo de ficar desempregado. O compromisso do jornalista com a sociedade perde lugar cada vez mais para a obrigação com o proprietário do jornal e para a possibilidade de perdas das funções.

Para Breed, a solução para influenciar a produção qualitativa de notícias, baseado na cobertura mais independente e plural, consistia em desenvolver mecanismos de pressão sobre os proprietários, seja por meio de códigos profissionais, escolas de jornalismo, sindicatos, da crítica de leitores que deveriam exigir não apenas histórias com valor-notícia ou permeadas por visões conservadoras de mundo, mas coberturas que abordassem temas de interesse público (OLIVEIRA, 2008, p. 76).

Na linha organizacional, a partir das décadas de 1960 e 1970, predominou uma visão de que a produção das notícias é determinada prioritariamente não pelas atitudes ou os preconceitos de jornalistas individuais, mas pelo seu contexto social e organizacional (TUCHMAN apud WOLF, 1999). Por outro lado, Molotch e Lester (1993) atentam para classificar as notícias como procedimento intencional, resultante das estratégias dos jornalistas e promotores de notícia, podendo o jornalista ser influenciado pelas fontes, como políticos, pessoas comum ou de elite e inclusive organizações da sociedade civil.

No estudo *Manufacturing Consent*, de Herman e Chomsky, são identificados cinco filtros da cobertura jornalística:

- 1) Questões relacionadas ao tamanho, grau de concentração da propriedade, riqueza dos proprietários e orientação para o lucro das empresas de comunicação dominantes;
- 2) O fato de a publicidade ser a principal fonte de recursos dessas empresas;

- 3) A dependência das redações de informações fornecidas pelo governo, empresários, e especialistas, financiados e aprovados por esses agentes do poder e fontes primárias;
- 4) O potencial da “artilharia” crítica desses setores;
- 5) Sua capacidade de disciplinar os meios e fazer com que o anticomunismo prevaleça na prática produtiva da mídia (HERMAN e CHOMSKY, 1998).

Assim, é possível expor que na seleção dos acontecimentos e na moldagem em notícia, o jornalismo articula uma série de variáveis que remetem ao campo social como um todo. A condição de notícia de um fato, para o jornalismo, ou seja a noticiabilidade jornalística está na direção dos valores concedidos ao acontecimento pela própria sociedade. A noticiabilidade do jornalismo é, portanto, um processo consensual. Pode-se expor ainda que a seleção de notícias varia de acordo com a realidade cultural e o contexto social, político, econômico e em níveis geográficos, de uma determinada cidade a um estado, região ou país.

Daí surge também o desafio das organizações sociais para agendar os meios de comunicação, por geralmente não conseguirem discernir o que teria valor-notícia ou não. Nesse sentido, o poder dos movimentos sociais e das organizações do terceiro setor em influenciar a produção jornalística dependeria do “saber de reconhecimento do valor-notícia. O que explica e justifica a presença de profissionais de comunicação e jornalistas atuando nessas entidades, além dos assessores de imprensa no setor estatal e privado. No âmbito do terceiro setor, os assessores de comunicação social necessitam persuadir os jornalistas para conquistar legitimidade e credenciamento para agendar as notícias das organizações ou da sociedade mobilizada em torno de uma causa social, quando esta não interessa às redações por causa dos critérios de noticiabilidade, mesmo que seja de interesse público.

3 MOBILIZAÇÃO SOCIAL

Mobilização social faz parte de um processo democrático, por isso antes de tudo é essencial entender o conceito de democracia para depois discorrer sobre os seus conceitos, práticas e características.

Toro define o que é e o que não pode ser a democracia:

Mas a Democracia é como o Amor: não pode ser comprada, não pode ser decretada, não pode ser imposta. A Democracia só pode ser vivida e construída. Por isso ninguém pode nos dar a Democracia. A Democracia é uma decisão, tomada por toda uma sociedade, de construir e viver uma ordem social onde os Direitos Humanos e a vida digna sejam possíveis para todos. No Brasil esta decisão foi assumida e explicitada nos primeiros artigos da Constituição Brasileira. [...] A Democracia não é um partido político, não é uma ciência, nem uma religião; a Democracia é uma forma de ver o mundo, é uma cosmovisão, que parte do suposto de que fazer possíveis e cotidianos os Direitos Humanos é o que justifica todas as atividades de uma sociedade (políticas, econômicas, culturais, financeiras, educativas, familiares, etc.) (TORO, 1996, p 3-5).

De acordo com Toro, “construir a ética democrática significa fazê-la possível e cotidiana e para isto é preciso a participação e a vontade de todos os membros de uma sociedade”.

A criação de uma cultura e uma ética democráticas requer a mobilização social, entendida como a convocação livre de vontades. A mobilização social é uma forma de construir na prática o projeto ético proposto na constituição brasileira: soberania, cidadania, dignidade da pessoa humana, valores do trabalho e da livre iniciativa e pluralismo político (TORO, 1996, p.3).

Ainda de acordo com Toro, a partir do conceito de democracia pode-se desenvolver o conceito de cidadão:

No Brasil o cidadão tem sido confundido com o voto. Cidadão seria aquele que vota. Mas o voto é um direito do cidadão, não é o que o define como tal. [...] Cidadão é a pessoa capaz de criar ou transformar, com outros, a ordem social e a quem cabe cumprir e proteger as leis que ele mesmo ajudou a criar (TORO, 1996, p.10).

Partindo do pressuposto, de democracia e cidadania, Toro define mobilização social como algo comum a todos sob uma interpretação e um sentido também compartilhado:

A mobilização social é uma forma de construir na prática o projeto ético proposto na constituição brasileira: soberania, cidadania, dignidade da pessoa humana, valores do trabalho e da livre iniciativa e pluralismo político. (TORO, 1996, p. 3).

A mobilização sempre é feita para alcançar um objetivo pré-definido, um propósito comum para a sociedade. É um sentido público, daquilo que convém a todos. “Se o seu propósito é passageiro, converte-se em um evento e não em um processo de mobilização”. A mobilização precisa ser contínua para produzir efeitos quotidianamente. (TORO, 1996).

A mobilização requer uma dedicação contínua e produz resultados quotidianamente. A mobilização não se confunde com propaganda ou divulgação, mas exige ações de comunicação no seu sentido amplo, enquanto processo de compartilhamento de discurso, visões e informações. [...] A participação, em um processo de mobilização social, é ao mesmo tempo meta e meio. Por isso, não podemos falar da participação apenas como pressuposto, como condição intrínseca e essencial de um processo de mobilização. Ela de fato o é. Mas ela cresce em abrangência e profundidade ao longo do processo, o que faz destas duas qualidades (abrangência e profundidade) um resultado desejado e esperado (TORO, 1996, p.5).

Para Toro a mobilização social é um ato de comunicação uma vez que há compartilhamentos. As características da mobilização social são próximas da comunicação diária:

Toda mobilização social requer um projeto de comunicação. A comunicação social tem contribuições importantes e fundamentais no processo de coletivização. O projeto de comunicação de um processo de mobilização tem como meta o compartilhamento, o mais abrangente possível, de todas as informações relacionadas com o movimento, o que inclui desde os objetivos, as informações que justificam sua proposição, até as ações que estão sendo desenvolvidas em outros lugares, por outras pessoas, o que pensam

os diversos segmentos da sociedade a respeito das idéias propostas etc (TORO, 1996, p.36).

Martins ressalta que “o fenômeno da comunicação está presente em todas as manifestações, não apenas as humanas, mas as de toda a natureza”:

Quando se diz que as pedras falam, não se está cometendo apenas uma figura poética de personificação, mas se está admitindo que tudo que está plasmado no Universo está cumprindo uma função informativa e interativa. É pouco pensarmos apenas os seres humanos como entes relacionais. Mesmo partículas subatômicas então em movimento e, portanto, em mobilização. Todo este conjunto a que chamam Universo – já se inferiu – está se dirigindo velozmente para algum lugar, embora não se saiba para onde (MARTINS, 1997, p.10).

Montoro (1997) afirma que a comunicação para mobilização social “tem como desafio colocar em pauta e agendar, nestes tempos pós - tudo, a necessidade de se fundar um imaginário que contemple um projeto de Nação capaz de inscrever (...) as grandes questões que se apresentam como desafios globais neste fim de século”

O processo de mobilização se inicia quando uma pessoa, grupo ou instituição decide desencadear um movimento no sentido de compartilhar um imaginário e o esforço para alcançá-lo (TORO, 1996). O autor cita Chico Whitaker para explicar a espontaneidade e o compromisso da participação da comunidade na mobilização social: “A participação será mais assumida, livre e consciente, na medida em que (...) perceberem (...) que o objetivo perseguido é vital para quem participa da ação e que o objetivo só pode ser alcançado se houver efetiva participação”.

A participação deixa de ser uma estratégia para converter-se em ação rotineira, essencial. Neste sentido, a participação é o modo de vida da democracia. Considerar a abrangência desta participação como valor e sinal democrático: Não é possível desenhar, nem saber como será a ordem de convivência democrática e de produtividade sem a participação ativa de toda a sociedade. Não se trata de ser construída uma ordem social por quem acha que sabe fazê-lo para que os outros se integrem a ela. Para uma dinâmica de mobilização social é preciso acreditar que existe sempre alguma coisa que uma pessoa pode fazer para que os objetivos sejam alcançados, que todos têm como e porque participar (TORO, 1996, p.15).

Segundo Toro “toda mobilização é uma convocação de vontades, a comunicação que lhe é própria deve ser de natureza convocatória. [...] Ela é uma comunicação pública (que convém a todos)”. Toro separa o processo de mobilização em dois momentos: “O primeiro é o do despertar do desejo e da consciência da necessidade de uma atitude ou mudança. O segundo é o da transformação desse desejo e dessa consciência em disposição para a ação e na própria ação”.

Ele diz que a convocação não pode ser incisiva. A partir da informação recebida, [...] a população vai decidir o que pensar e o que fazer. “É preciso muito cuidado para não assumir nessa hora uma atitude de cobrança, de querer que o outro pense exatamente como nós”.

Toro relata que a mobilização social não é uma atitude única de mudar o mundo. É preciso ter cautela e acima de tudo democracia.

Não se faz mobilização social com heroísmo. As mudanças são construídas no cotidiano por pessoas comuns, que se dispõem a atuar coletivamente, visando alcançar propósitos compartilhados. “Toda ordem social é criada por nós. O agir ou não agir de cada um contribui para a formação e consolidação da ordem em que vivemos. Em outras palavras, o caos que estamos atravessando na atualidade não surgiu espontaneamente. Esta desordem que tanto criticamos também foi criada por nós. Portanto e antes de converter a discussão em um juízo de culpabilidades se fomos capazes de criar o caos, também podemos sair dele.” (Toro, 1996, p. 26).

A campanha Paz no Trânsito realizada no Distrito Federal, em 1995 foi um exemplo claro de mobilização social. Ele afirma que a campanha tem características próprias de mobilização. Uma delas é a coletivização. A campanha surgiu do jornal Correio Braziliense para a comunidade e da comunidade para o jornal. Foi coletivizada e por isso não pode ter um dono. A durabilidade da campanha é outra característica de mobilização social: “Mobilização é a adoção permanente de uma ou mais causas públicas por um veículo de comunicação”.

Para Martins campanhas passageiras e movimentos sociais não são mobilizações, pois visam apenas a mudança de valores. “Mudar de valores não é a mesma coisa que mudar de conduta. Primeiro muda-se de valores e atitudes para depois mudar de conduta”.

A mobilização social existente na campanha foi em decorrência do exercício de jornalismo público, que informou e convocou diariamente a sociedade a resolver o problema de trânsito.

Ismar Cardona, jornalista e protagonista da campanha Paz no Trânsito, falecido em 2007, escreveu no editorial do jornal Correio Braziliense, em 1997, que paz no trânsito promovida pelo Correio Braziliense, em comparação com as ações do governo, embora tenha sido iniciativa de uma empresa privada, acabou extrapolando o âmbito do jornal e tornou-se um trabalho de mobilização social. Ana Maria de Castro Mesquita, professora da UnB e participante da campanha, também ressalta que “ (...) partiu da sociedade uma necessidade de trabalhar no trânsito para reduzir os acidentes de trânsito (RODRIGUES, 2007).

A campanha Paz no Trânsito foi um movimento permanente, coletivo, democrático e cidadão. Conseqüentemente um sinônimo de mobilização social. O jornal Correio Braziliense conseguiu convocar e mobilizar, além da sociedade, diversas instituições em prol de uma atitude de valorização da vida. Porém, a campanha Paz no Trânsito não é do jornal Correio Braziliense. É da sociedade em geral. Caso contrário, ela perde todas as características de mobilização social, pois para que a campanha fosse uma mobilização ela precisou ser coletivizada. Mobilização é igual a coletivização.

A campanha é importante para mobilização e para aquecimento da sociedade, mas a campanha por si própria não mobiliza, é apenas uma forma de macro agendamento. Exemplo: toda a população vai saber que no dia x tem alguma coisa para a população, mas se não tiver um composto de marketing social, a campanha não funcionará. A mobilização é o enfrentamento de um problema. Enquanto o problema existir há que se ter mobilização para enfrentá-lo. A mobilização é mista, porque reúne energia do cidadão, da comunidade, da sociedade, da economia, das empresas e do Estado, executivo, legislativo e judiciário. A mobilização resulta em um produto social, se estabelece e alcança um imaginário (MARTINS, 2008, em entrevista).

O imaginário em um programa de mobilização social, modelo teórico proposto por Toro, parte da identificação de um “sentido”, um “propósito” consistente, motivador, que possa gerar um imaginário que seja capaz de introduzir práticas transformadoras na rotina individual das pessoas para atender a um determinado

consenso social. Para produzir esse imaginário é necessária a criação de conteúdos que tenham força para levar a sociedade à mudança.

4 DESCRIÇÃO DA METODOLOGIA

4.1 Seleção de fontes

- 1- Mídia Escrita: Jornal Correio Braziliense
- 2- Fórum Permanente Pela Paz no Trânsito (UnB)
- 3-Detran
- 3- Entrevistas
- 4- Outras Fontes

4.2 Instrumentos

Primeiramente foi realizada uma exaustiva pesquisa bibliográfica sobre jornalismo público, que faz parte do capítulo 2 desta monografia e resultou no capítulo 2 do livro “Coletânea Pública – Práticas de Comunicação Pública em Brasília, organizado pela pesquisadora Mônica Prado. Os demais capítulos foram resultado também de pesquisas exaustivas, com base em referências bibliográficas, pesquisa documental e entrevistas abertas em profundidade.

De acordo com Gil (2002, p.88) o material utilizado para o fornecimento de dados na pesquisa bibliográfica é constituído por livros e revistas impressos em papel ou veiculados por meio eletrônico. A pesquisa documental pode ser feita por meio de fichas, mapas, formulários, cadernetas, documentos pessoais, cartas, bilhetes, jornais, fotografias, fitas de vídeo e discos.

A entrevista aberta em profundidade, flexível e permissiva, segundo Duarte (2005, p. 65) [...] flui levemente, sendo aprofundada em determinado rumo de acordo com aspectos significativos identificados pelo entrevistador. O entrevistado define a resposta segundo seus próprios termos utilizando como referência conhecimento, percepção, linguagem, realidade e experiência. Assim, a capacidade de aprofundar

as questões a partir das respostas torna este tipo de entrevista muito rica em descobertas.

Os métodos de narrativas e histórias de vidas foram utilizados para desenvolver o capítulo 5 desta monografia. Muniz Sodré e Maria Helena Ferrari definem história de vida como um recurso que aparece de forma clássica de entrevista com a reprodução do diálogo entre o entrevistado e o entrevistador, ou como depoimento direto, aí anda numa escala em que se combinem essas modalidades de apresentação com a narrativa em 1ª ou 3ª pessoas. Já a narrativa eles conceituam como a ordenação de fatos, de natureza diversa, externos ao relator 9mesmo quando o narrador é parte dos fatos, isto é participa da ação que está sendo narrada (LIMA, 1995).

4.3 Procedimentos

1- Jornal Correio Braziliense

Foram selecionados e registrados em uma planilha as manchetes, as datas e o caderno de divulgação de todas as notícias veiculadas no jornal Correio Braziliense sobre a campanha Paz no Trânsito no anos de 1996 a 1997. Todas as edições do jornal Correio Braziliense que continham manchetes sobre Paz no Trânsito foram consultadas, página por página. Esse levantamento foi possível por meio de acesso ao Centro de Documentações (CEDOC) do jornal (ANEXO A).

Foram consultados também todos os editoriais, alguns deles escrito pelo jornalista Ismar Cardona que esteve ligado diretamente à campanha Paz no Trânsito (ANEXO B).

2- Detran

Foi obtido o símbolo da campanha Paz no Trânsito e pelo Respeito à Faixa de Pedestres. Foi consultada a Pesquisa Vox Populi sobre o trânsito, feita em 1999 (ANEXO C)

3- Fórum Permanente pela Paz no Trânsito

Por meio de acesso a um arquivo permanente que pertence ao Decanato de Extensão da UnB foram obtidos documentos que continham projetos, datas, listas de presença, pautas e atas de várias reuniões realizados pelo Fórum Permanente, na UnB (ANEXO D).

4- Entrevistas

A seleção dos entrevistados foi realizada pelo critério de relação e envolvimento direto das fontes com a veiculação da campanha Paz no Trânsito. Todos os entrevistados foram informados por telefone a respeito do objetivo da entrevista, que era o de documentar e narrar os bastidores e as histórias de vidas da campanha Paz no Trânsito, iniciada em 1996 no Distrito Federal, pelo Jornal Correio Braziliense.

Entrevistados:

1- Ana Júlia Pinheiro, repórter do jornal Correio Braziliense, do caderno de cidades, autora da série de reportagens sobre a campanha Paz no Trânsito, no período de 1996 até 1997.

2- Renato Riella, jornalista representante da Fecomércio, à época, designado pela empresa para fazer parte da coordenação da campanha Paz no Trânsito.

3- Jorge Leite, publicitário e diretor de Marketing do jornal Correio Braziliense, responsável pela distribuição do símbolo da campanha Paz no Trânsito, em todas as escolas públicas e particulares do Distrito Federal.

4- Prof. Dr. David Duarte Lima, do Departamento de Estatísticas da UnB, responsável pela coordenação do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito, no período de 1997 até 1998.

5- Coronel Renato Azevedo, ex-comandante do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Distrito Federal, que esteve no comando desse batalhão no período de 1995 até 1999.

6- Senador da República Cristovam Buarque, governador do Distrito Federal, no período de 1995 até 1998.

A pesquisadora também procurou os seguintes entrevistados, que mantiveram relação direta na coordenação da campanha:

1- Ismar Cardona, editorialista do jornal Correio Braziliense e principal representante do jornal na coordenação da campanha. Foi informada no dia 16 de agosto, pela jornalista Ana Júlia Pinheiro, que ele faleceu no ano de 2007.

2- Chico Amaral, diretor de arte do jornal Correio Braziliense e criador do símbolo da campanha Paz no Trânsito. O atendente de redação do jornal Correio Braziliense, informou o jornalista Chico Amaral pediu demissão no ano de 2000, e viajou para Barcelona, na Espanha. O contato também não foi possível.

1- Outras Fontes

Conversas informais com participantes indiretos, cidadãos, professores e pesquisadores que presenciaram a campanha Paz no Trânsito.

4.4 Análise dos dados

A análise de conteúdo é tomada como técnica de análise na tentativa de apontar indícios da prática de jornalismo público e mobilização social na cobertura da campanha Paz no Trânsito pelo jornal Correio Braziliense.

Todas as informações obtidas na coleta de dados serviram para tentar reconstruir, por meio de narrativas de histórias de vida, os bastidores da campanha Paz no Trânsito, no Distrito Federal, em 1996 e 1997, que está no capítulo 6 desta monografia.

O levantamento de dados e a conversa informal com a orientadora Mônica Prado permitiram identificar os principais personagens envolvidos diretamente com a campanha Paz no Trânsito.

A análise de documentos do Decanato de Extensão, do Plano de Governo, do Fórum permanente pela Paz no Trânsito e do Detran possibilitaram a reconstrução dos fatos em ordem cronológica e a descoberta da gravidade do problema de trânsito no Distrito Federal.

As entrevistas foram a base principal para descobrir e registrar os acontecimentos e, principalmente, os pormenores dos bastidores da campanha Paz no Trânsito.

5 A CAMPANHA PAZ NO TRÂNSITO

Brasília, nos anos de 1996 e 1997, era uma das cidades mais violentas no trânsito pelo grande número de acidentes, com pedestres atropelados e vítimas fatais. O número de atropelamento nesses anos representava respectivamente 49,8 e 47,3% do número total de acidentes, com morte, no Distrito Federal. Esses números, assustadores, revelavam a situação grave em que se encontrava a relação pedestre – veículo em Brasília, uma cidade planejada para a rápida circulação de carros. As pistas largas de Brasília favoreciam o abuso de velocidade e dificultavam a travessia dos pedestres nas ruas.

Em 25 de julho de 1995, o Governo do Distrito Federal (GDF) criou o Programa de Segurança para o Trânsito (Decreto n 16.645), coordenado pelos Secretários de Segurança Pública, de Transportes, de Obras, e Educação, de Saúde e de Comunicação Social, tendo como objetivo reduzir substancialmente os acidentes de trânsito no DF.

Os princípios do programa consistiam em ações, dentre as quais se destacavam: coibir o excesso de velocidade, controlar o consumo de bebidas alcoólicas, fazer cumprir as regras de trânsito, intensificar a educação no trânsito, melhorar as condições da malha viária, melhorar o atendimento médico no trânsito, manter o veículo em condições de segurança, normalizar o acompanhamento estatístico no trânsito, priorizar a circulação de pedestres, ciclistas e do transporte coletivo nas vias urbanas.

Além dessas medidas, o projeto também apoiava:

- 1- A aprovação do Novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que na época ainda estava em tramitação no Senado;
- 2- A criação do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar, que ainda estava em tramitação no Poder Executivo Federal. Foi viabilizado no mesmo ano de 1995.

- 3- Divulgação, por meio da mídia local, de campanhas Educativas que visavam a redução da violência no trânsito.

No dia 25 de outubro de 1996, o GDF altera e amplia a Programa de Segurança para o Trânsito, transformando-o em Programa Paz no Trânsito (Decreto nº 17.781). Este aumentava o número de medidas para 12, passando a incluir as ações de criar instrumentos de participação dos cidadãos no combate à violência no trânsito e de organizar campanhas de publicidade para a conscientização da população sobre o problema de trânsito.

O programa era coordenado por um grupo executivo, que passou a incluir, além das Secretárias de Segurança Pública e de Transportes, representantes de outros órgãos do Governo, como o Comandante do Policiamento da PMDF, o Comandante da Companhia de Polícia Rodoviária, o Comandante do Batalhão de policiamento de trânsito, o Diretor Geral do DER e o Diretor Geral do Detran/DF.

No intervalo de tempo entre a criação dos dois Programas lançados pelo Governo do Distrito Federal, o jornal Correio Braziliense iniciou, em agosto de 1996, a campanha Paz no Trânsito, contra a violência no trânsito brasileiro. Havia diariamente, manchetes sobre acidentes, atropelamentos, estatísticas, normas de segurança etc. No ano de 1995, foram divulgadas 117 notícias sobre o trânsito, porém depois do início da campanha, em 1996, o número de notícias dobrou.

O que seria apenas um conjunto de matérias sobre o diagnóstico do trânsito na cidade, passou a ser um dos principais temas do Correio Braziliense, no meses seguintes. As notícias diariamente foram essenciais para a mobilização e envolvimento da sociedade, que resolveu reagir aos problemas. Logo em seguida, no dia 15 de setembro, o Correio organizou uma passeata que reuniu cerca de 25 mil pessoas no Eixo Rodoviário Sul (Eixão).

O movimento reuniu políticos de diversos partidos, líderes e fiéis das mais diversas tendências religiosas, estudantes, empresários, representantes de sindicatos, jornalistas, artistas, policiais etc. A mobilização popular tornou-se uma das causas mais memoráveis da história de Brasília. Durante a campanha, foi criado um símbolo que saia estampado junto com as notícias diárias. O símbolo ganhou simpatia da população e virou adesivos de carros. O símbolo era uma placa de trânsito com uma mão aberta no centro, representando um pedido pelo fim da violência no trânsito.

A Rede Globo, por meio do jornalista Alexandre Garcia, também colaborou de forma fundamental com a campanha. Garcia sempre tocava nas tragédias acontecidas no trânsito no programa Tribuna da Rede Globo.

Após o período de articulação da campanha, pelo Correio Braziliense, o jornal decidiu, em dezembro de 1996, que passaria a continuidade do movimento à Universidade de Brasília (UnB), que organizou o Fórum Permanente pela Paz no Trânsito e ficou responsável pela liderança ainda no mês de dezembro.

As duas primeiras reuniões do Fórum, no mês de janeiro de 1997, foram coordenadas pela decana Maria José dos Santos Rossi. Daí em diante ficou sob a coordenação do professor da Faculdade de Ciências da Saúde da UnB, David Duarte Lima.

Os membros do Fórum também eram representantes dos mais diversos segmentos do governo e da sociedade: do (Grupo Executivo do Programa Paz no Trânsito do Governo (Secretária de Transportes, de Segurança Pública e de Comunicação, do GDF); da mídia (Correio Braziliense, Rede Globo, Jornal de Brasília, Rede Bandeirantes, rádio CBN); de entidades religiosas (LBV, Federação Espírita, Comissão de Justiça e Paz da Arquidiocese de Brasília, Igreja Presbiteriana do Brasil); da Polícia Militar; do Detran; do empresariado (FIBRA); da Universidade Católica de Brasília; de várias faculdades da UnB (Psicologia, Direito, Educação, Comunicação, Saúde); do Centro de Pesquisa do Hospital Sara Kubitschek, entre outros. O grupo unia tanto técnicos em questões de trânsito, quanto leigos interessados no assunto. O Fórum promovia, entre ações, palestras informativas para a comunidade e campanhas educativas, além de discutir várias questões pertinentes ao trânsito em suas reuniões.

No mesmo ano, 1996, o Detran fez a implantação dos meios eletrônicos de controle da velocidade – barreiras eletrônicas e pardais – enquanto isso a faixa de pedestre também era implantada pelo coronel Renato Azevedo, comandante do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Distrito Federal. Durante os três primeiros meses do ano de 1997, a Polícia Militar ficou encarregada de instruir a população sobre as mudanças, no trânsito, que iriam acontecer. A primeira mudança foi a colocação de guardas nas principais faixas de pedestre do Plano Piloto.

Os policiais também percorreram ruas e escolas para explicar sobre o uso da faixa de pedestre. Eles levavam crianças para a rua, para conversar com motoristas e pedestres. A Companhia de Polícia Rodoviária da Polícia Militar do DF também

teve uma participação importante ao longo do processo educativo da Campanha Paz no Trânsito e na campanha pelo Respeito à Faixa.

Durante os últimos dez dias de março, que antecederam o início do cumprimento da lei, o Correio Braziliense fez uma contagem regressiva publicando “tirinhas”, sucessivamente. No dia primeiro de abril, o Correio publicou na capa do caderno Cidades: “Dia de Parar na Faixa”.

No dia 1º de abril, a lei entra em vigor e os policiais começaram a multar os motoristas que desrespeitavam a preferência do pedestre na faixa. O número de multas logo no primeiro dia em que a lei passou a vigorar foi de 396, chegando a 650 na primeira semana de fiscalização. Porém, na primeira semana as multas do Tipo I, propiciadas pela falta de sinalização clara da faixa de pedestre, e conseqüentemente o motorista não parava, foram canceladas. Mas os motoristas recebem advertência pela infração. Já as multas do Tipo II, se referem ao avanço do motorista sobre a faixa de pedestre ao mesmo tempo em que a pessoa ainda estava atravessando a rua.

O Detran também como membro dos executivos da campanha ficou responsável pelas campanhas educativas e a engenharia de trânsito. Até o dia primeiro de abril, data do lançamento da campanha pelo Respeito à Faixa de Pedestre e implantação das faixas, Brasília tinha apenas 300 faixas de pedestres pintadas nas vias urbanas e rodovias. A partir de então, os agentes do Detran começaram a pintar novas faixas em locais que atendessem aos critérios adequados para sua implantação. Como por exemplo: largura da via, velocidade máxima de 60km/h, ausência de curvas e rampas, e proximidade das faixas de pontos de parada de ônibus. Além disso, foram instaladas a cada 100m de cada faixas, placas de advertência com frases como “Passagem de Pedestre”, para que os motoristas fossem alertados de para antecipadamente, postes de iluminação, e mudanças de faixas que estavam em locais errados.

Em paralelo as ações de engenharia de trânsito, o Detran realizou diversos trabalhos educativos como a campanha “Dê Sinal de Vida”. O objetivos dos trabalhos educativos era propiciar segurança ao pedestre na travessia da faixa. Foi daí que surgiu a sinalização com a mão, do pedestre, ao tentar atravessar a faixa. O Grupo de Teatro Rodovia, também teve uma participação fundamental na campanha Paz no Trânsito. Ele realizou diversas apresentações em escolas públicas e

particulares. Foram 300 encenações em todo o Distrito Federal, atingindo um público de 43. 700 pessoas.

A relação do número de vítimas fatais era registrada, mês a mês, no chamado Placar da Vida, que era um painel enorme colocado em frente ao Palácio do Buriti. O Placar funcionava para dar informações dos números da violência no trânsito e ao mesmo tempo servia como estímulo à população para que continuasse com uma nova postura no trânsito.

Após o período de medidas, o Detran solicitou uma pesquisa do instituto Vox Populi, em dezembro de 1998, para avaliar a opinião da população a respeito das mudanças no trânsito: 74% dos entrevistados afirmaram que a violência no trânsito de Brasília diminuiu, 13% disseram que continuou a mesma, 11% disseram que aumentou e 2% que não sabiam ou não responderam.

6 BASTIDORES E HISTÓRIAS DE VIDA

6.1 O acaso

Brasília, 1996. Carros nacionais e importados circulam pelas estradas da cidade. Velozmente as pessoas correm para cumprir os seus compromissos. Todos os dias as cenas se repetem.

Amanheceu. O dia foi diferente. Jovem de 16 anos é atropelado no Eixão. Mãe e filha morrem em acidente de trânsito no entorno de Brasília. São as manchetes do Jornal Correio Braziliense. Duas famílias estão em luto pelas perdas de seus entes queridos. O resto da cidade leu a notícia, mas no outro dia é preciso andar em alta velocidade para chegar a tempo no trabalho, na escola, no médico ou no barzinho.

Na redação do jornal Correio Braziliense, a repórter Ana Júlia Pinheiro percebe que há algo diferente no trânsito de Brasília. Quanto mais aumenta a frota de carros mais acidentes acontecem. Em São Paulo o efeito é contrário: mais carros, menos espaços nas pistas para alta velocidade.

Nessa mesma época, o Correio Braziliense oferecia um espaço em suas páginas para a seqüência de uma série de reportagens. A primeira matéria era divulgada no domingo e consecutivamente a última na quarta-feira, da mesma semana. Mas antes mesmo de divulgar a primeira no domingo, todas as matérias precisam ser concluídas.

Ana Júlia, não conformada com as tragédias que tomara conhecimento, procurou o seu editor, o jornalista Silvio Costa, para aproveitar o espaço da série de reportagens e divulgar algo sobre o trânsito de Brasília:

- O Silvio nos permitia sugerir pautas com muita liberdade, então sugeri que fizéssemos uma série de reportagens sobre o trânsito. Eu e a população, precisávamos descobrir porque o trânsito de Brasília era violento.

O editor de cidades, Silvio, achou a idéia sensacional, mas o restante dos jornalistas da equipe do Caderno de Cidades logo falaram que as matérias não iam

ser interessantes pelo fato de Ana Júlia questionar porque os motoristas de Brasília andavam a 90k/h:

- A exceção do próprio Silvio, as pessoas acharam a idéia ridícula porque Brasília era uma cidade acostumada com o trânsito em alta velocidade, as pessoas aqui tinham liberdade para isso, o Eixão era um *FreeWay*. Nenhuma outra cidade brasileira que eu conheço andava nessa velocidade. Primeiro porque você não consegue e depois porque é contra a lei.

Ana Júlia não se importou com as críticas dos colegas de redação. Fez a sua primeira reportagem, da série, que dizia que a cada dois dias, uma ou duas pessoas eram assassinadas no trânsito de Brasília. As estatísticas também comprovavam que para uma pessoa morta existiam 15 pessoas feridas, enviadas para os hospitais. Dessas 15, um terço fica com lesão permanente e os outros morrem. Na segunda matéria, Ana retrata que quem morre no trânsito de Brasília é muito jovem. A maioria das mortes se concentra entre as idades de 18 e 25 anos, a maioria do sexo masculino e de baixa renda. Na terceira, como ficam os sobreviventes e a quarta sobre acidentes nas estradas no entorno do Distrito Federal e a dor de quem perdeu alguém.

Depois de uma exaustiva pesquisa sobre dados estatísticos sobre acidentes de trânsito, pois os órgãos de Brasília não possuíam essas informações, com exceção do Hospital Sara Kubtschek que contabilizava os feridos, Ana entrega todas as matérias prontas na sexta-feira. Ainda na sexta-feira o jornal deixa pronta a edição de domingo, quando seria divulgada a primeira matéria.

Mas coincidentemente no domingo, 18 de agosto de 1996, o ministro dos transportes Odacir Klein voltava do Clube do Congresso, na Pista do Lago Norte, e passa a direção do automóvel para o seu filho, Fabrício Klein, que em seguida atropela o pedreiro Elias Barbosa Júnior. O pedreiro teve morte instantânea. Um repórter do Correio Braziliense, amigo de Fabrício Klein, avisou a Ana imediatamente:

- Eu fui atropelada pelo atropelamento do ministro porque as matérias já estavam prontas. Não tinha como não estar. Ainda no domingo a gente ficou sabendo do acidente porque um repórter do Correio era amigo do Fabrício Klein e testemunhou o acidente. Aliás, testemunhou o acidente não. O Fabrício foi para a casa dele depois do acidente. A nossa redação foi a primeira do Brasil a noticiar, na segunda-feira, o acidente que envolvia o ministro. As outras redações só ficaram

sabendo depois. E na matéria da série de reportagens, que já estava pronta para a segunda-feira, eu acrescentei um box dizendo que o coordenador do Programa de Redução de Acidentes no Ministério dos transportes, que era o próprio ministro Odacir Klein, atropela um pedreiro e vai embora sem prestar socorro à vítima.

A média de 100 cartas por dia recebidas no jornal sobre os diversos temas das reportagens, dobrou depois que a segunda matéria da série de reportagens foi divulgada. A redação começou a receber diariamente mensagens, entre cartas e e-mails, que falavam apenas do trânsito. Nas mensagens da população, o conteúdo era de indignação e aos mesmo tempo de sugestões. Cada um queria contar a sua história:

- As pessoas queriam denunciar, queriam contar, queriam dizer como morreram seus parentes, queriam falar o que achavam do trânsito, queriam sugerir medidas ... Nunca houve uma avalanche de cartas. Na época a utilização de e-mails ainda era reduzida no Brasil, o próprio Correio quase não usava. Foi uma pressão violenta do povo sobre o Correio para que mantivéssemos as páginas sobre o tema. Às vezes, eu passava o dia inteiro ao telefone atendendo as pessoas que ligavam para falar como o pai ou a mãe morreu em acidente de trânsito.

Foi no acaso da tragédia, que envolveu o ministro e a participação da sociedade de Brasília que surgiu na redação do Jornal Correio Braziliense, em agosto de 1996, a campanha Paz no Trânsito no Distrito Federal:

- O Ricardo Noblat, editor chefe, decidiu manter a série de reportagens para pressionar o governo a tomar uma decisão. Mas passada uma semana o governo não havia se manifestado. Algumas pessoas da equipe do governo do Cristovam falavam que o Correio havia encontrado um mote para criticar o governador, mas acontece que Brasília era uma cidade assassina no trânsito, desde que foi criada. A primeira pessoa, um cara, que saiu de bicicleta da Bahia até Brasília, foi atropelada aqui e morreu.

Finalmente a série de reportagens chega à sua última matéria da semana, na quarta-feira. O novo diretor de redação, Ricardo Noblat propõe ao editorialista, o jornalista Ismar Cardona, que faça um editorial, que geralmente sai na página de opinião, e foi mudado para a capa do jornal. Cardona imediatamente atende ao pedido de Noblat e escreve a cada palavra com apelo:

- Reage Brasília! Em seis meses 422 pessoas perderam a vida no Distrito Federal, vítimas de acidentes de trânsito. São números estarrecedores que

deveriam comover o governo e a comunidade. É espantoso, mas somos obrigados a admitir que estamos falando sozinhos. Parece que as tragédias só dizem respeito às famílias das vítimas. Onde estava o Governo do Distrito Federal, que só agora, depois de um ano e oito meses de convívio diário com essas estatísticas, decide lançar, às pressas, um pacote para combater a mortalidade? Onde estão os empresários, tão aguerridos quando se trata de lutar por taxas de juros menores? Onde está a comunidade acadêmica, que não se insurge? Onde estão os estudantes, que não se rebelam? Eles que em outros tempos foram a vanguarda da luta pelos direitos humanos? Onde estão os profissionais liberais que não dizem nada? Onde estão os sindicatos, tão ativos quando se trata de defender salários e empregos? Onde estão os deputados distritais e os nossos representantes no Congresso, que nada dizem? A omissão ampla, geral e irrestrita tem o gosto amargo da convivência. É preciso dar um basta a essa situação e romper o imobilismo. A guerra contra o trânsito que mata e aleija interessa à vida de todos nós, pedestres e motoristas. Basta de omissão: reage, Brasília!

A comunidade não era a única aliada do Correio Braziliense. Os empresários também foram se manifestando aos poucos para fazer parte da campanha pela Paz no Trânsito. O Governo logo percebeu que o melhor era se “alistar” no pelotão de gente que já não agüentava mais tanta tragédia. No dia seguinte, Ana Júlia se surpreende com a chegada da comitiva do governo na redação:

- Eles queriam se unir ao Correio para fazer parte da campanha. Mas se o governo fizesse ou deixasse de fazer, ninguém ia largar o “osso”. Essa era a ordem na redação.

Não demorou muito para que o governo do DF se aliasse ao movimento. E menos ainda o presidente da República, à época Fernando Henrique Cardoso. Vergonhoso das estatísticas, ele fala publicamente:

- As piores calamidades são aquelas com as quais nos acostumamos. Com a inflação foi assim: estava tão entranhada nos nossos hábitos que chegava a parecer

número de automóveis por vítimas do trânsito, o Brasil bate o recorde internacionais de violência. É mais que tempo de dar um basta a esse massacre. É hora de dar nomes aos bois: o motorista que desrespeita as leis e deliberadamente põe em risco a própria vida e a dos outros é um criminoso. Deve ser tratado como tal pela polícia e pela justiça – e assim será a partir da entrada em vigor do novo Código de Trânsito, que o Congresso de votar. Mais importante: assim deve ser encarado pela sociedade. Já pagamos muito caro, em vidas e sofrimento, pelo excesso de tolerância como os maus motoristas. O culto ao automóvel como símbolo de poder e prestígio com certeza teve parte nisso, supervalorizando a potência e a velocidade em detrimento da economia e da segurança. Os carrões foram saindo de moda depois crise do petróleo. Falta aposentar – compulsoriamente, se não houver outro jeito – os “ases do volante” que acobertam seus crimes sob o rótulo de “acidente de trânsito”. Não se pode achar de acidente o desastre causado por excesso de velocidade, ultrapassagem perigosa, desobediência aos sinais de embriaguez ao volante. Quem dirige assim dirige porque quer e se quer as causas é inteiramente responsável pelas conseqüências. O sofrimento que inflige não é menor nem menos evitável porque a arma é um carro, em vez de um revólver. Ser cidadão é ter consciência dos próprios direitos e respeito pelos direitos dos outros. O fim da tolerância para com a inflação e a corrupção exprime o despertar da sociedade brasileira para esse sentimento. Respeitar e exigir respeito à lei, inclusive as leis ao trânsito, é também um ato de afirmação da cidadania. E é acima de tudo é uma atitude de amor à vida com tudo o que ela tem de belo e de frágil. Por tudo isso, sou minha voz com entusiasmo ao clamor geral contra a violência no trânsito. E saúdo nessa mobilização mais um passo do nosso avanço enquanto sociedade na direção de formas mais civilizadas e solidárias de convivência.

6.2 A caminhada pela paz

Brasília. Eixão Sul, 15 de setembro de 1996. Três horas da tarde, 25 mil pessoas caminhavam sob o sol e a baixa umidade que castigava a cidade. O pessimismo que tomava conta dos organizadores, que não esperavam mais de três

mil pessoas, deu lugar a alegria pela imensa quantidade de gente que decidiu reagir e caminhar pela Paz no Trânsito.

José Zungra Alves de Lima, presidente da Central Única dos Trabalhadores no Distrito Federal (CUT), explica à sociedade porque é preciso caminhar pela Paz no Trânsito:

- Nós brasileiros sonhamos cada vez mais com o dia em que levantaremos a bandeira da paz e deixaremos de matar uns aos outros, como acontece diariamente no trânsito. É um conflito capaz de matar anualmente mais pessoas do que em todos os anos de guerra do Vietnã. Só por esse motivo, os trabalhadores organizados já se veriam obrigados a participar de qualquer movimento pelo fim das mortes no trânsito. As maiores vítimas dessa guerra são justamente trabalhadores e cidadãos de baixa renda. Os atropelamentos, a principal causa das mortes, atingem aqueles que não dispõem de recursos para comprar um carro. É uma guerra, é preciso relevar diferenças ideológicas e metodológicas, em benefício da Nação, ameaçada pelo inimigo externo. Na guerra do trânsito, o inimigo é mais sutil, e mora dentro de cada um de nós, motoristas e pedestres. A sua anulação decorre da mudança de atitude diante do dia-a-dia, policiando os atos mais banais, que, no entanto, refletem nossa indiferença com relação aos direitos dos outros. Para realizar essa grande mudança, portanto, é preciso que, como disse o líder pacifista Mahatma Gandhi, soem os sinos e carrilhões para nos despertar. Vamos todos, então, participar da caminhada pela Paz no trânsito, e fazer soar bem alto os carrilhões de nossa consciência.

Diante desse apelo, o jornalista Ismar Cardona mais uma vez foi recrutado pelo Correio Braziliense para coordenar a passeata. Jornalistas dos diversos jornais da cidade e representantes do comércio e entidades também se uniram para realizar esse ato que mudaria a história do trânsito de Brasília. O Correio Braziliense organizou uma reunião com todos os interessados, na redação, para batizar a campanha Paz no Trânsito e também planejar a passeata.

Nas vésperas da caminhada, acontece algo inesperado: todos os segmentos de religiões se unem por uma única causa. A Paz no Trânsito tornou-se tema de pregação em cultos, missas, terreiros e outros. Os fieis eram convocados a vestir roupa branca, no dia 15 de setembro, e se unir para defender a vida.

Renato Riella, representante da Fecomércio e o jornalista Alexandre Garcia, da Rede Globo foram escolhidos pelo Fórum para decidirem o roteiro da caminhada,

da quadra 211 até a 203 Sul – do Beirute à Rodoviária do Plano Piloto. Alguns dias antes da caminhada eles fizeram o mesmo roteiro para ter a certeza de que era adequado. Houve também uma preocupação com o horário por causa dos 30 graus que estava fazendo no mês de setembro. Mais uma vez o grupo se reúne, o Correio Braziliense, a Rede Globo e as entidades decidem incentivar a população para que fossem com retratos de pessoas desaparecidas.

Algumas empresas de ônibus ofereceram gratuitamente o transporte de estudantes até o local da caminhada. O Sindicato dos Rodoviários disponibilizou o trio elétrico, a estrutura de organização do evento, como a solenidade do Hino Nacional, cantado por Célia Porto, ficou sob responsabilidade do SESC/DF.

Antes de começar a caminhada, jornalistas, políticos, representantes do comércio, de instituições e de entidades religiosas decidiram que ninguém subiria no carro de som para se auto promover, pois a campanha não tinha dono, era de todos. A presidente do Sindicato dos Rodoviários, Lúcia Ivanoli, ficou responsável pelo controle e entradas e saídas da porta que dava acesso a parte superior do trio elétrico para que ninguém subisse. Tentativas não faltaram, principalmente de políticos.

Enquanto a organização da passeata se desenvolvia, o Correio sentiu a necessidade de um símbolo para a campanha. O *webdesigner*, Ricardo Melo, que também trabalhava no jornal fez de suas idéias um marco. Daí, surge o símbolo da campanha, uma mãozinha vermelha que pedia paz. Além disso, a redação decidiu que no período que antecedia a passeata, as matérias seriam concentradas na divulgação da caminhada e na adesão dos vários setores da sociedade que apoiavam o movimento.

O símbolo é finalmente concluído. O Correio solicita ao Diretor de Marketing, Jorge Leite, que distribua o arquivo da mãozinha para todas as escolas, públicas e particulares bem como empresas, igrejas e entidades. O símbolo virou adesivos em carros, bótons, pacotes de compras, cartazes, e ajudou a encurralar os infratores de trânsito que após a caminhada deixaram de agredir verbalmente os que circulavam nos limites de velocidade.

O Eixo Rodoviário Sul, entrada da cidade e até então conhecido como o "Eixo da Morte", foi palco de uma passeata cívica que representava os mais diversos segmentos sociais. O povo Brasiliense fazia uma demonstração inequívoca de que clamavam pela Paz no Trânsito.

Vestidos de branco e fitas azuis, com carros de som tocando clássicos, as pessoas caminhavam em silêncio, mostrando o seu engajamento e indignação pela chacina no trânsito. O piloto de Fórmula Indy, Roberto Pupo Moreno, é mais uma voz, no meio de tantas, que se levanta e clama pela fita azul:

- Vivo os desafios da velocidade na minha profissão. Ultrapassagens a 300 km/h e curvas de pé embaixo são algumas das manobras em que coloco meu raciocínio, minha vida e por isso me sinto bem a vontade para falar sobre os riscos da velocidade. Nós automobilistas temos plena consciência do efeito multiplicador da velocidade. No cálculo final, juntando a massa do veículo, o peso do motorista, dos passageiros e da bagagem, resulta numa conta assustadora. Ainda adolescente, vivi o aprendizado do trânsito em Brasília. Foi em Brasília que aprendi a guiar. Mas o trânsito se desenvolveu numa malha viária sem os equipamentos adequados para disciplinar o deslocamento dos veículos. Algumas pistas como o Eixão Monumental, durante anos foram transformadas em verdadeiros açougues humanos onde dezenas e dezenas de pessoas foram sacrificadas. Precisamos criar um símbolo capaz de sensibilizar o público e mobilizá-lo para comportamentos compatíveis com os padrões civilizados. Uma fita azul como testemunho de adesão a novos tempos, onde os exemplos de prudência, perícia, equilíbrio e sobriedade teriam sua vez. Quem tiver fita azul no seu carro é um cidadão confiável, na sua forma de se conduzir. Sabe conviver com a velocidade.

Mídia e oportunidade de mudança

Ninguém sabia muito no que ia dar a campanha. Então começou um movimento do “e agora?” A mídia batia em letras nas páginas dos jornais que era necessário uma mudança. E isso tomou conta da cidade. Houve uma indignação coletiva da sociedade. Os jornais exerceram um papel fundamental para dizer as pessoas que era preciso mudar de comportamento. Para surpresa do jornal, o interesse dos leitores pela série foi superior a qualquer matéria já publicada na história do jornal. O que seria apenas um conjunto de matérias sobre o diagnóstico

do trânsito na cidade, passou a ser um dos principais temas do Correio, nos meses seguintes.

A partir da primeira matéria, em quase todos os dias do mês de agosto, houve a publicação de, pelo menos, uma matéria sobre a violência no trânsito de Brasília. Nos períodos que antecediam cada ação da campanha, as matérias se concentravam na divulgação e mobilização da sociedade.

Quando o jornal começou a escrever as matérias, dois professores da Unb, David Duarte e Gláucio Soares, caminharam nos bastidores orientando aos repórteres a embasarem as matérias com dados estatísticos. O compromisso dos jornalistas e a seqüência de reportagens resultaram em mobilização social e mudanças.

O trabalho do jornal Correio Braziliense e o apoio demonstrado pela população foram os motivadores para o Governo priorizar o Programa em relação a outros de interesses da administração.

Pressionado pelo sucesso da Campanha, o governo passou a priorizar os investimentos na sinalização das faixas e, nos locais mais críticos, colocou semáforos. E para demonstrar cabalmente seu compromisso com a Paz no Trânsito, colocou um painel na frente do palácio de Governo com o nome: Placar da Vida onde ficam expostos os acidentes do mês nos anos de Governo.

Essa revolução foi decisiva para aprovação do Novo Código Brasileiro de Trânsito, que mofava há seis anos no senado Federal e que, por pressão dos Secretários de Transportes Urbanos e da mídia convenceram o governo sobre a urgência do Código. O Governo Federal, vendo o forte apelo, se apressou em sancioná-lo.

O exemplo de cidadania da maioria dos brasilienses, o trabalho permanente de denúncias da Mídia Cidadã, das igrejas, do empresariado e das entidades, junto com as medidas de segurança, manteve o número de mortos perto dos índices alcançados nos países desenvolvidos. A legitimação da vontade da maioria da população em ter direito a um trânsito mais humano é uma certeza que hoje o brasiliense, por meio da mídia, mudou de comportamento, no trânsito.

6.3 Tentativas arriscadas

Após uma reunião, ocorrida na Reitoria da Universidade de Brasília (UnB), em dezembro de 1996, com a presença das pessoas ativas no movimento pela Paz no Trânsito, a Unb foi convidada a coordenar um Fórum Permanente pela Paz no trânsito. O Fórum ficou sob coordenação do Decanato de Extensão, representado pela professora Maria José Rossi. Depois das duas primeiras reuniões do Fórum, a coordenação foi passada para a Faculdade de Ciências da Saúde da Unb. Lá o responsável foi o engenheiro de trânsito David Duarte Lima:

- Aqui entre nós, nós que éramos os técnicos, a gente se ajustava mais. Tinha o Secretário de Transportes à época que era o Nazareno Afonso que entendia um pouco mais. Ele era arquiteto, mas já tinha sido Secretário de Transportes em outras cidades, então, ele entendia da área de transportes e trânsito. E começamos a fazer um monte de coisa. Até que um “louco varrido”, um sujeito “desmiolado”, resolveu fazer a proposta mais louca do mundo, mais maluca, mais inaceitável, mais indecente, mais perigosa do mundo. Ele se levantou e disse “olha, nós vamos respeitar a faixa de pedestres agora. O pedestre na faixa vai ter a preferência”. Foi um pânico geral, todo mundo ficou pasmo, inclusive os técnicos. O nome desse sujeito é Renato Azevedo. Pessoas da área de trânsito viraram para mim e disseram que o cara não tinha o menor juízo.

Os membros do Fórum eram representantes dos mais diversos segmentos do governo e da sociedade. Além do grupo executivo do Programa Paz no trânsito faziam parte do Fórum a Secretária de Transportes, de Segurança Pública e de Comunicação do Governo do Distrito Federal, o Correio Braziliense, rede Globo, Jornal de Brasília, Rede Bandeirantes, CBN, LBV, Federação Espírita, Comissão de Justiça e Paz da Arquidiocese de Brasília, Igreja Presbiteriana do Brasil, Polícia Militar, Detran, FIBRA, Universidade Católica de Brasília, Faculdades de Psicologia, Direito, Educação, Saúde e Comunicação da UnB, Centro de Pesquisa do Hospital Sara Kubitschek e outros. O grupo reunia de técnicos em questões do trânsito a leigos interessados no assunto.

Logo na primeira reunião do grupo, em janeiro de 1997, foram formadas comissões de trabalho para aprofundar o entendimento de alguns temas e

operacionalizar as propostas relativas às medidas que seriam tomadas durante o carnaval e a volta às aulas. Na segunda reunião, ainda em janeiro, foi apresentada a proposta do Coronel Renato Azevedo, Comandante do batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Distrito Federal. O comandante falou sobre o panorama estatístico, a lei, os motoristas e os pedestres, a busca pela mudança de comportamento, que incluía a idéia de fazer com que a faixa de pedestre fosse respeitada em Brasília:

- Eu tive essa idéia em setembro de 1995, quando estava em Madrid por motivo de estudo. Pelo que os brasileiros falavam eu sabia que lá se respeitava a faixa de pedestre, aí eu ficava me perguntando que mecanismo funciona na cabeça do brasileiro que ele vai ao exterior, acha uma coisa maravilhosa, uma educação, respeito, cidadania ... vem pra cá, elogia o pessoal lá, mas não é capaz de fazer aqui. Como todo brasileiro turista eu fiquei impressionado com o que vi lá. Lá mesmo eu disse: vou implantar isso em Brasília. Os colegas que estavam comigo acharam graça: "Você é louco! Lá é Brasil, Brasil!"

No Brasil, morriam 3% da população enquanto que no México 2,7% e nos EUA 1,8%, que é o país do automóvel. A proporção aqui era indecente. Uma boa parte dessas mortes era por atropelamento, era a morte do garoto que sai bonzinho de casa.. papai, mamãe, vou ali... e voltava da festa num caixão. O trânsito sacrificava os mais jovens.

A proposta era vista sem condições de ser aceita e sem viabilidade técnica e econômica. Era uma coisa sem a menor possibilidade de sucesso. Mas o coordenador do Fórum arriscou:

- Começamos a construir essa idéia. O deputado Luís Estevão era contra, mas o grande cimento da faixa de pedestre foi a persistência. E logicamente a gente tinha uns sensores. Então, a gente chega para um:

- E aí? O que você acha da idéia?

- Rapaz esse cara é louco!

- Eu já sabia quem estava com ele. E aí a gente ia fazendo as contas. Começou com 2%: o Azevedo e o Nestor dos Santos. Eu fui o primeiro depois dos dois. Na quarta reunião que nos fizemos chegou a hora de votar. Antes não tínhamos voto suficiente, por isso eu não colocava em votação. Mas aí articulamos com o grupo. Até nas igrejas a gente falava: olha a máquina respeitar a gente é cristão. O mais forte respeitar o mais fraco é atitude cristã. Até no último dia chegou gente para mim e disse:

- David não deixa votar não. Isso é uma loucura.

- No dia da votação tínhamos de 60 a 70 representantes. Foi um negócio muito bonito. Aí a faixa começou a pegar.

A campanha começou a ser divulgada nas avenidas de Brasília. Em três meses a cidade passou de uma situação que ninguém parava na faixa para o respeito ao pedestre sobre a faixa. O coronel Azevedo escolheu o dia primeiro de abril para lançar oficialmente a faixa:

- Nós escolhemos o dia primeiro de abril porque isso que nos vendiam, que era o dia da mentira, ia passar a ser uma verdade. Não era um projeto de três meses. Os primeiros passos foram em três meses, mas o projeto tinha como alcançar uma nova geração de motoristas. E estabelecemos uma nova geração de motoristas para os próximos anos, que eram as crianças de 8 anos de idade.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES

Uma simples preocupação e a curiosidade de uma jornalista em saber o motivo pelo qual a maior parte das pessoas mutiladas no Distrito Federal era em decorrência de acidentes no trânsito, provocou uma explosão de indignações da sociedade brasileira em relação ao trânsito do Distrito Federal.

A redação do jornal Correio Braziliense se agarrou a idéia de noticiar constantemente essa tragédia que assolava o Distrito Federal, depois de uma avalanche de mensagens recebidas sobre o tema. Pesquisas comprovam que o número de leitores dobrou depois da cobertura sobre os trágicos acidentes de trânsito. Depois de exaustiva pesquisa sobre o tema, ainda me resta a dúvida da real intenção do jornal: se era mesmo cumprir o seu papel social, ou arriscar num assunto que era pauta e vendia jornal.

Nas entrevistas feitas com os jornalistas que participaram da campanha foi facilmente perceptível a pouca noção sobre a teoria do jornalismo público ou cidadão. De qualquer forma, eles se apegaram ao problema e tentaram encontrar soluções como lhes cabiam. Cumpriram também outros papéis que nada tinham haver com o jornalismo, mas eram sobretudo papéis de cidadania. Mesmo sem conhecimento, posso afirmar que alguns jornalistas, e não o Correio Braziliense como um todo, exerceram o jornalismo público. Práticas simples e edificantes tanto para a sociedade como para o próprio jornal mudaram a vida e os hábitos da população no trânsito do DF.

A campanha Paz no Trânsito, iniciada pelo acaso, mudou e marcou a história de Brasília. O Governo, que nada tinha feito antes para solucionar o problema de trânsito, encontrou uma oportunidade de sucesso e percebeu que não dava para ficar de fora. Sem a mídia, as medidas do Programa Paz no Trânsito não teriam atingido a sociedade. A comunidade acreditou e cedeu aos apelos das manchetes dos jornais e, com isso, resultou em mobilização social.

A campanha é também uma lição para as redações dos jornais, sobretudo para as faculdades de comunicação social. Não há citação, muito menos debates sobre jornalismo público nas disciplinas que compõem a grade curricular. Aprende-se, durante o curso, principalmente, a descrever e criticar a política brasileira, que é pauta principal, em Brasília.

Na Espanha, o jornalismo cívico chegou pelas mãos da Universidade de Navarra, tradicionalmente influenciada por correntes profissionais americanas. Foi a esta instituição que recorreu o Diário de Burgos para solicitar assessoramento na cobertura das eleições gerais do ano de 1993, e daí surgiu o único projeto de *Civic Journalism* levado a cabo na Espanha até agora. Neste projeto, puseram em prática, com as adaptações pertinentes, as técnicas empregadas pelo Charlotte Observer (diário americano) nas eleições presidenciais de 1992.

São raros os casos sobre práticas de jornalismo público. No Brasil, a carência é acentuada, o que tende a indicar uma imprensa que passa ao largo dos problemas sociais. O jornalismo cidadão está intrinsecamente ligado a questões éticas. Como disse o professor universitário Luiz Martins da Silva, o Brasil está para alguns aspectos da vida social como a Terra para algumas estrelas que já não existem, mas cuja luz finalmente chega até nós.

Paz no Trânsito foi um exemplo da prática do jornalismo público e conseqüentemente de mobilização social. É nos bastidores e histórias de vidas dos personagens envolvidos que percebe-se os encontros e desencontros para fazer prevalecer a função do jornalismo. Já passou da hora dos veículos de comunicação que maquiam programas e dizem praticar jornalismo público exercitar verdadeiramente a prática. Isso é um bem até mesmo para a credibilidade além de outros fatores.

Recomendo aos jornalistas, das velhas e novas gerações, que de agora em diante possam penetrar nos anseios da comunidade, estabelecendo uma teia de contatos que vai além das fontes oficiais do bairro, neste caso, a direção da Associação de Moradores, em geral. Essas novas fontes de informação (um estudante, um aposentado, um comerciante, uma dona de casa etc), acredita-se, podem gerar mais idéias para os textos jornalísticos sobre a região em questão, sempre em busca de soluções para problemas coletivos.

8 REFERÊNCIAS

AFFONSO, Nazareno Stanislaw. **Paz no Trânsito em Brasília**: uma revolução de atitudes. Monografia. Instituto da Mobilidade Sustentável. 2000.

ABREU, Alzira Alves de. Jornalismo cidadão. **Revista Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n 31, 2003.

BREED, W. **Controle social na redação**: uma análise funcional. In: TRAQUINA, Nelson. (ORG). *Jornalismo: questões, teorias e estórias*. Lisboa, Veja, 1993.

Castellanos, Ana Maria Miralles. **La construcción de lo público desde el periodismo cívico**. Disponível em:
<<http://www.eca.usp.br/alaic/Congreso1999/2gt/Ana%20Maria%20Miralles.doc>>
Acesso em: 29 ago 2008

CASTRO, Augusto César de; SANTOS, Carolina Soares dos; YAMANAKA, Daniel Takeshi; ROSA, Pollyana Ferreira. **“Paz no Trânsito”**: exemplo de jornalismo cívico. Brasília, UnB, 1997.

CHAPARRO, Manuel Carlos. **Pragmática do jornalismo** – buscas práticas para uma teoria da ação jornalística. São Paulo: Summus, 1994

CORREIA, Fernando. **Os jornalistas e as notícias**. Lisboa: Editorial Caminho, 1997

COSTA, Luciano Martins. **Distorções no espelho da mídia**, 2004. Disponível em:<<http://www.observatoriodaimprensa.com.br/artigos.asp?cod=295SAI001>>. Acesso em: 05 ago 2008.

DAVANZO, Livia Domeneghetti. **Jornalismo Público na TV Brasil - Premissas e Práticas**. Brasília, UniCEUB, 2008.

DUARTE, Jorge. **Entrevista em profundidade**. In: DUARTE, Jorge; BARROS, Antonio (Org.). *Métodos e Técnicas de Pesquisa em Comunicação*. São Paulo: Atlas, 2005. p.62-82.

FERNANDES, Márcio. **Jornalismo cívico**: um estudo comparado dos modelos americano e brasileiro. In: HOHLFELDT, Antônio; BARBOSA, Marialva. (Org). *Jornalismo no século XXI: A cidadania*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 2002.

FERNANDES, Márcio. **Civic Journalism no Brasil**: a construção de um plano de referência para um Jornalismo Público. Universidade Estadual do Centro-Oeste (Unicentro), Brasil

FREIRE, Alexandre. **Jornalismo público, "publijornalismo" e cidadania**. Disponível em: <<http://www.observatoriodaimprensa.com.br/artigos/iq051098b.htm>>. Acesso em: 05 ago 2008.

Friedland, L. & Nichols, S. (2004). **Measuring Civic Journalism's progress**: a report across a decade of activity, Washington: Pew Center Press.

GLASSER, Theodore; CRAFT, Stephanie. *Public Journalism and the Search for Democratic Ideals*, in: LIEBES, Tamar; CURRAN, James (eds) *Media, Ritual and Identity*. London: Routledge, 1998.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2002.

GOLDING , P. e ELLIOT, P. **Making the News**. London: Longman, 1997

HERMAM, E.S. e CHOMSKY, N. **Manufacturing Consent**: the political economy off de mass media. Nova Iorque. Pantheon Books, 1998.

KUNCZICK, Michael. **Conceitos de jornalismo**. Norte e Sul. São Paulo: Edusp, 2001

LAGE, Nilson. **Ideologia e técnica de notícia**. Florianópolis: Ufsc –Insular, 2001

LAMBETH, Edmund B. **Public Journalism as a democratic practice**, In: *Assessing Public Journalism*, 1998. Acesso: 20 ago 2008. Disponível em: http://books.google.com.br/books?id=K39DFFiKEFUC&dq=Assessing+Public+Journalism&pg=PP1&ots=ZV8706mvyN&sig=keL8cxWxiXAtfaZM_Vxj6fdjoWg&hl=pt-BR&sa=X&oi=book_result&resnum=1&ct=result#PPP9,M1.

LIMA, EDVALDO PEREIRA. **Paginas Ampliadas: O Livro-Reportagem Como Extensão Do Jornalismo E Da Literatura.** Campinas: Unicamp , 1995 , 2.ed

MACHADO, Vívica Lé Sénéchal. **O comportamento do brasileiro na faixa de pedestre:** exemplo de uma intervenção cultural. Brasília, UnB, 2007

MARÇAL, Juliana. **Características do jornalismo público no jornal Futura.** Belo Horizonte, 2005.

MARTINS, Luiz . **Civic Journalism:** um gênero que o Brasil começa a conhecer. *In.* MARTINS, Luiz (org.); BRANDÃO, Elisabeth; MATOS, Heloiza. *Algumas abordagens em Comunicação Pública.* Brasília: Casa das Musas, 2003.

_____, Luiz. **Algumas abordagens em Comunicação Pública.** (Org.). Brasília: Casa das Musas, 2003.

_____, Luiz. **Jornalismo Público: o social como valor-notícia.** Brasília: Casa das Musas, 2006.

_____, Luiz. **Imprensa e cidadania: possibilidades e contradições.** *In:* MOTTA, Luiz Gonzaga. (ORG). *Imprensa e poder.* Brasília, Editora UnB, 2002

_____, Luis. **Comunicação, Mobilização e Mudança Social.** *In:* MONTORO, Tânia Siqueira. (Org). *Série Mobilização Social, vol. 2/Comunicação, Cultura, Cidadania e Mobilização Social.* Brasília/Salvador:UnB, 1997.

_____, Luiz; PAIVA; AMARAL, Clarice. **Jornalismo Institucional - Como o Terceiro Setor Pauta a Mídia.** Disponível em:
<http://www.unb.br/fac/posgraduacao/p_prterceirosetor.html > Acesso em: 06 set 2008

MCCOMBS, Maxwell; SHAW, Donald. **The Agend-setting function of mass media.** *Public Opinion Quartely.* Vol 36, n. 2, New York, 1972, p.87-1776

MONTORO, Tânia Siqueira. **Da Comunicação Mobilizadora.** *In:* MONTORO, Tânia Siqueira. (Org). *Série Mobilização Social, vol. 2/Comunicação, Cultura, Cidadania e Mobilização Social.* Brasília/Salvador:UnB, 1997.

MOLOTCH, H. e LESTER, M. **As notícias como procedimento intencional**: acerca do uso estratégico de acontecimentos de rotina, acidentes e escândalos. In: TRAQUINA, Nelson (ORG). *Jornalismo: questões, teorias e estórias*. Lisboa: Veja, 1994. p. 35

MUARREK, Ubiratan. **Jornalismo Cívico: o resgate do dia-a-dia**. In: COSTA, João Roberto Vieira da. (Org). *Comunicação de interesse público: idéias que movem pessoas e fazem um mundo melhor*. São Paulo: Jaboticaba, 2006

SOUSA, Jorge Pedro. **Elementos de teoria e pesquisa da comunicação e dos media**. 2º edição, Revista e ampliada, 2006. Disponível em: <http://www.bocc.ubi.pt/_esp/autor.php?codautor=13> Acesso em: 06 set 2008.

TORO, José Bernardo; WERNECK, Nísia Maria Duarte. **Mobilização Social: Um Modo de Construir a Democracia e a Participação**. Brasil: Unicef, 1996.

TRAQUINA, Nelson. **O Estudo do Jornalismo no século XX**. São Leopoldo, RS, Editora Unisinos, 2001

VIZEU, Alfredo. **O "mundo" dos telejornais: a teoria do agendamento**. Disponível em: < <http://www.observatoriodaimprensa.com.br/artigos.asp?cod=459TVQ003>> Acesso em: 15 set 2008

WOLF, Mauro. **Teorias da Comunicação**. Lisboa, Editora Presença, 1999.

9 ANEXOS

Anexo A - Cronologia das manchetes do jornal Correio Braziliense, em 1996 e 1997, sobre a campanha Paz no Trânsito.

Anexo B – Editoriais do jornal Correio Braziliense, sobre a campanha Paz no Trânsito

Anexo C – Símbolos da campanha Paz no Trânsito

Anexo D – Ofício sobre a passagem da coordenação da campanha Paz no Trânsito para a universidade de Brasília (UnB)

Anexo E – Ata da primeira reunião do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito

Anexo F – Lista de presença da 10ª reunião do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito, em outubro de 1997

Anexo G – Proposta de respeito à faixa de pedestre apresentada pelo Coronel Renato Azevedo, ao Fórum Permanente pela Paz no Trânsito

Anexo H - Plano do Governo – Diário Oficial do Distrito Federal (Decretos 19.645 e 17.781)

Anexo A

Nº	Manchetes	Data	Caderno
1	Polícia disciplina Trânsito no Setor Sul	04/01/1996	Cidades
2	Pistas vão ganhar dedo duro eletrônico	09/01/1996	Cidades
3	Taguatinga: 2 mortos em acidentes	11/01/1996	Cidades
4	Perigo: a rotina dos atropelamentos	11/01/1996	Cidades
5	Acidentes no DF matam 469 em 95	15/01/1996	Cidades
6	Adolescentes aprendem educação para trânsito	15/01/1996	Cidades
7	Acidentes matam 2 e ferem 4	19/01/1996	Cidades
8	Novo código aumenta multas e penalidades	20/01/1996	Cidades
9	Motorista bêbado atropela 4 pessoas e mata	25/01/1996	Cidades
10	Motorista infrator ficará sem carteira	27/01/1996	Cidades
11	Universitária morre atropelada aos 19 anos	27/01/1996	Cidades
12	Acidentes matam 1 e deixam 2 feridos	03/02/1996	Cidades
13	Acidente mata 4 na estrada para Sobradinho	12/02/1996	Cidades
14	Acidente no Eixão mata motorista	16/02/1996	Cidades
15	Acidentes matam 1200 no ano passado em Brasília	13/03/1996	Cidades
16	Um ano de uso obrigatório do cinto de segurança reduz vítimas do trânsito	14/03/1996	Cidades
17	W3 Sul terá pista exclusiva para ônibus	21/03/1996	Cidades
18	Asa Norte ganhará viaduto na 213	23/03/1996	Cidades
19	Eixão Norte vai ganhar viaduto e novos retornos: pedestres criticam obras	06/04/1996	Cidades
20	Acidentes tumultuam trânsito	13/04/1996	Cidades
21	Chuva, pressa, bebida e atropelamento	15/04/1996	Cidades
22	Campanha contra motorista embriagado	17/04/1996	Cidades
23	Passarela dá mais segurança a pedestres	19/04/1996	Cidades
24	Cenas de ação e perigo: atropelamento de crianças em frente ao Sigma, na W5 Sul, provoca debate sobre insegurança no trânsito perto dos colégios	09/05/1996	Cidades
25	Falta vaga, sobra carro: piora a cada dia o problema de falta de estacionamento para carros nas principais quadras do Plano Piloto	14/05/1996	Cidades
26	Por onde anda o pedestre? Para atravessar da Rodoviária ao Conjunto Nacional, pedestres geralmente tem que driblar os automóveis porque nem sempre são respeitados por motoristas. Número de guardas é insuficiente para disciplinar o trânsito. Para tentar melhorar o trânsito, o Detran instalará este ano mais de 4 lombadas eletrônicas para reduzir a velocidade.	16/06/1996	Cidades
27	Educação no trânsito é a saída: a sociedade vive hoje o pesadelo do aumento do número dos acidentes de trânsito. Todos que utilizam as vias são vítimas em potencial desse tipo de violência	26/07/1996	Cidades
28	Três jovens morrem na volta do show: ao voltarem a 140 km por hora, bateram em um ônibus. A morte foi instantânea	27/07/1996	Cidades

29	Hélio Prates é campeã em atropelamentos: com o esforço educativo do Detran, os acidentes diminuíram,mas os pedestres ainda insistem nas travessias ousadas.	02/08/1996	Cidades
30	Menino atropelado: o responsável vai responder por homicídio culposo	03/08/1996	Cidades
31	A diferença não é deles, é da cidade: as ruas de Taguatinga não têm lugar para quem anda de muletas ou para os que vivem sobre cadeiras de rodas	04/08/1996	Cidades
32	Filho de ministro atropela operário	12/08/1996	Cidades
33	De guardião a algoz: ministro dos transportes estava no carro do filho que atropelou e matou ajudante de obras	13/08/1996	Cidades
34	Sinal vermelho: a tragédia que envolveu o filho do ministro dos Transportes, e ele próprio, traz novamente à baila a violência no trânsito. Chegou a hora de acender o sinal vermelho para a morte	14/08/1996	Cidades
35	Dez mortes no trânsito: alta velocidade provoca 2 acidentes violentos em estradas próximas a Brasília	17/08/1996	Cidades
36	Trânsito Assassino:no DF, de cada 100 mil, 42 morrem em acidentes causados por alta velocidade	18/08/1996	Cidades
37	Velocidade fora do controle. "O sistema de segurança não tem como punir tanta gente" (Luis Miura)	18/08/1996	Cidades
38	Sociólogo critica traçado da cidade: "Brasília foi projetada como se pedestre fosse um bonequinho de maquete feito por um arquiteto", (...) "Se a pessoa resolve andar a pé,vai se dar conta de que a cidade não tem equipamento para garantir sua segurança",denuncia o especialista Roberto Vitor Pavarino	18/08/1996	Cidades
39	Sangue no asfalto: Trânsito já matou este ano 422 pessoas no Distrito Federal. São duas mortes por dia. Uma a cada 12 horas	18/08/1996	Cidades
40	Rebeldes sem causa: Eles têm entre 21 e 30 anos. Gostam de viver perigosamente. E são os que mais morrem nas ruas de Brasília	19/08/1996	Cidades
41	Jovens morrem mais no trânsito: de janeiro a junho deste ano, 9 jovens entre 21 e 30 anos morreram no trânsito do DF	19/08/1996	Cidades
42	Trânsito faz novas vítimas em Brasília	19/08/1996	Cidades
43	Imprudência é a morte: Falta de atenção dos motoristas e direção perigosa são as maiores caudas de acidentes fatais nas rodovias do DF	20/08/1996	Cidades
44	Prêmio à irresponsabilidade: último caso de condenação a prisão por morte no trânsito no DF é de 1987. No Brasil, 95% dos infratores são absolvidos	21/08/1996	Cidades
45	Garoto de 14 anos morre atropelado no Lago Sul. É de assustar: trânsito em Brasília já feriu 4.126 e matou 157 só no primeiro semestre desse ano	22/08/1996	Cidades
46	Menino morre atropelado no Lago Sul: o trânsito violento de Brasília teve mais um capítulo de revolta. Mendelssolun, de 14 anos, foi vítima de ontem na QL 14.	22/08/1996	Cidades
47	Vidas dilaceradas: além de mortes, acidentes causam ferimentos com graves seqüelas. Hospital de Base já atendeu 4.126 vítimas em 1996	22/08/1996	Cidades

48	O inferno do dia-a-dia: acompanhado de dois agentes do Detran, repórter observa inúmeras infrações de trânsito em apenas 3 horas	23/08/1996	Cidades
49	Marcelo e Adélio, mais 2 mortos no trânsito: motociclista de 27 anos sofre acidente no Eixo Monumental e homem de 62 é atropelado na L2 Sul	24/08/1996	Cidades
50	Morte sem discriminação: primeiro, um garoto de 14 anos. Depois um homem de 62. Qualquer um pode ser vítima de trânsito	24/08/1996	Cidades
51	O perigo de caminhar pelas ruas: segundo o Detran, pedestres representam 41% das vítimas de trânsito no primeiro semestre. Plano Piloto lidera as estatísticas	25/08/1996	Cidades
52	25 vítimas do trânsito em 30 horas: acidentes mataram 4 pessoas entre a manhã de sábado e 17h30 de ontem. O GDF prepara pacote de medidas para conter a violência dos motoristas	26/08/1996	Cidades
53	Três atropelamentos fatais no sábado	26/08/1996	Cidades
54	Quase uma vítima por hora. Das 11h de sábado até 17h de ontem, 24 pessoas sofreram acidentes de trânsito no DF. Quatro morreram	26/08/1996	Cidades
55	Código contra a guerra: Projeto do novo código aumenta as punições,mas não considera crime intencional matar no trânsito	27/08/1996	Cidades
56	Motoristas fora do controle em Taguatinga: em menos de 2 horas,mais de 30 multas foram aplicadas e um número incontrolável de infrações foi verificado. A idéia do Detran é fazer um trabalho educativo	27/08/1996	Cidades
57	Vai acabar a impunidade? Senado tem de castigar com mais rigor quem matar em acidentes de trânsito	27/08/1996	Cidades
58	Reage Brasília!! Há treze dias o Correio Braziliense estampa em manchetes de primeira página a tragédia do trânsito em Brasília. A guerra contra o trânsito que mata e aleija a vida de todos nós,pedestres e motoristas. Basta de omissão!	28/08/1996	Cidades
59	Mau exemplo oficial: motoristas de carros do governo, do Congresso e do Judiciário são flagrados desrespeitando limites de velocidade	28/08/1996	Cidades
60	Guerra contra violência no trânsito de Brasília:somente ontem a cidade registrou 18 acidentes que produziram um total de 13 feridos	29/08/1996	Cidades
61	Alta velocidade provoca acidente	29/08/1996	Cidades
62	Brasília reage a apelo do Correio: políticos, juízes e líderes comunitários parabenizam o jornal pelo empenho em reduzir a violência no trânsito do DF. Acordaram. A sociedade do DF resolveu reagir à campanha de trânsito iniciada pelo Correio Braziliense há 14 dias	29/08/1996	Cidades
63	Fita Azul (Roberto Pupo Moreno)	29/08/1996	Cidades
64	Pacote contra a violência: Governo do Distrito Federal anuncia uma série de medidas para tentar mudar o modo perigoso de dirigir do brasiliense	29/08/1996	Cidades
65	Excessos Noturnos: Detran flagra motoristas a mais de 90 km/h e pedestres atravessando Eixão sem usar passarelas	30/08/1996	Cidades

66	Pacote recebe primeira críticas: professor da Unb diz que medidas baixadas pelo GDF ignoraram principal causa de acidentes – a alta velocidade dos carros	30/08/1996	Cidades
67	Código de trânsito anda devagar no Senado	30/08/1996	Cidades
68	Pedestres tem preferência: "países como Bélgica, Inglaterra e Holanda praticamente acabaram com atropelamentos fatais porque motoristas foram convencidos pelo Estado – através de multas e até prisão – de que a vida humana é o que há de mais importante no trânsito" diz Davi Duarte Lima	30/08/1996	Cidades
69	Passeata pede paz no trânsito: campanha educativa toma conta da cidade e para combater a violência sobre rodas	31/08/1996	Cidades
70	Uma passeata pela paz: população se mobiliza e começa a discutir como tornar as ruas da cidade mais seguras para motoristas e pedestres	31/08/1996	Cidades
71	Mortes e feridos. Agosto terminou com uma triste estatística nas ruas do DF: 78 pessoas morreram e 1178 ficaram feridas	01/09/1996	Cidades
72	Só ontem, 26 feridos em acidentes	01/09/1996	Cidades
73	Marcados por toda a vida: hospital Sarah contata que o trânsito produz vítimas com seqüelas tão alarmantes quanto a morte	01/09/1996	Cidades
74	Quase 80 morreram em agosto: números parciais do IML sugerem que os acidentes de trânsito feriram, só no mês passado, cerca de 1.170 pessoas no DF	01/09/1996	Cidades
75	Fátima e Daniel: mãe e filho mortos no trânsito. Família caminhava no canteiro da quadra 307 do Recanto das Emas, a 1,5m da pista. Foi atropelada por carro desgovernado	02/09/1996	Cidades
76	Paz no Trânsito. A campanha que este jornal empreende pela paz no trânsito tem este objetivo: mobilizar a comunidade, envolve-la na solução de questão vital a seu sossego e bem estar	02/09/1996	Cidades
77	Exército de um homem só: travando uma batalha solitária contra a violência no trânsito, funcionário público tenta proteger os pedestres	03/09/1996	Cidades
78	Tumulto na Costa e Silva: congestionamento, imprudência e pequenos acidentes montam um cenário de infrações na ponte ao meio dia	04/09/1996	Cidades
79	Disciplina na Inglaterra: enquanto que a imprudência é a tônica nas ruas de Brasília, na Grã Bretanha, o baixo índice de acidentes de trânsito se explica tanto pelo rigor para a emissão de carteira da habilitação como pela atitude comedida da grande maioria dos motoristas. A lei funciona para todos	04/09/1996	Cidades
80	Caminhada com a Igreja: bispo - auxiliar estimula a participação de católicos na caminhada pela Paz no Trânsito	05/09/1996	Cidades
81	Os campeões de acidentes: o perigo mora em diversos trechos de ruas e estradas de Brasília. São os pontos críticos do trânsito	05/09/1996	Cidades
82	Católicos saem às ruas pela vida: os católicos de Brasília vão se integrar a campanha pela Paz no Trânsito	05/09/1996	Cidades

83	Estudantes aprendem leis de trânsito:alunos do Centro educacional do lago se misturam aos policiais em blitz educativa realizada ontem	05/09/1996	Cidades
84	Branco será cor oficial da caminhada pela paz: essa será a cor das camisas, bottons e adesivos da caminhada contra a violência no trânsito marcada para o próximo dia 15, no eixão	06/09/1996	Cidades
85	Um drama coletivo: andar de ônibus em Brasília é uma experiência desagradável e todo passageiro tem uma história de medo para contar	06/09/1996	Cidades
86	O branco vai comandar a caminhada: a paz no trânsito é branca	06/09/1996	Cidades
87	Uma causa ecumênica: a impressionante adesão da sociedade de Brasília à campanha deflagrada por esse jornal por paz no trânsito evidencia que essa é uma das mais sérias demandas coletivas contemporâneas	07/09/1996	Cidades
88	O fiscal pede carona: Detran quer colocar agentes em carros de passeio voluntários para mudar quem ultrapassa o limite de velocidade	07/09/1996	Cidades
89	Cristãos apóiam caminhada pela paz no trânsito: padres e pastores das igrejas cristãs,que formam o grupo ecumênico de Brasília, estão empenhados em ver a caminhada Paz no Trânsito	07/09/1996	Cidades
90	Imagens de terror para educação: cenas reais de acidentes de trânsito estão no vídeo preparado pelo Detran e Corpo de Bombeiros para educar a nova geração de motoristas	07/09/1996	Cidades
91	A capital das mortes: Brasília é a campeã na violência do trânsito. Os carros matam 2 vezes mais que a média mundial	08/09/1996	Cidades
92	Um triste recorde: comparada com outras capitais ou com algumas das principais cidades do mundo, Brasília é campeã em mortes no trânsito	08/09/1996	Cidades
93	“Caras pintadas” na luta pela paz: estudantes aderem à campanha contra a violência no trânsito e adotam em suas carteirinhas símbolos usados pelo Correio	08/09/1996	Cidades
94	População cobra medidas preventivas: insegurança no trânsito foi o principal motivo de queixas à Grita geral em agosto. Órgãos públicos lideram reclamações	08/09/1996	Cidades
95	Distração fatal: trânsito faz vítimas fatais no fim de semana no DF. Cinco pessoas ficaram feridas em atropelamentos, batidas e capotamentos	09/09/1996	Cidades
96	Escolas aderem à caminhada: pelo menos 20 alunos de cada escola, irão participar do evento com faixas e cartazes	10/09/1996	Cidades
97	Por que vamos caminhar: vamos todos participar da campanha pela Paz no Trânsito e faze soar bem alto os carrilhões de nossa consciência	11/09/1996	Cidades
98	Campanha contra trânsito violento ganha a cidade: Taguatinga sai na frente e faz manifestações na sexta feira. Caminhada está marcada para domingo. Dois motociclistas morrem a cada mês, muitas vezes por imprudência	11/09/1996	Cidades
99	Flores por um trânsito melhor: em apelo pela redução do número de acidentes, crianças distribuirão rosas em Taguatinga nesta sexta feira	11/09/1996	Cidades

100	A mão pode ajudar quem dirige: a placa com a mão é uma ferramenta para os motoristas extravasarem a raiva sem xingamentos	11/09/1996	Cidades
101	Eixão Sul, domingo, dia 15, às 15 horas: brasiliense se mobiliza para a caminhada pela Paz no Trânsito. Participantes devem ir vestidos de branco, com uma fita azul	11/09/1996	Cidades
102	Senado endurece as leis do trânsito: projeto de novo código abriga uso de cinto e <i>airbag</i> em todo o país e prevê até seis anos de cadeia para homicídio culposo	12/09/1996	Cidades
103	Transporte gratuito no domingo: vinte ônibus serão liberados para levar estudantes da rede pública até o local da Caminha pela paz no trânsito	12/09/1996	Cidades
104	Todos contra a violência: estudantes terão ônibus de graça no domingo. Prefeitura do Lago Norte aderiu à campanha. Taguatinga se mobiliza com rosas e fitas brancas. Bombeiros vão atender vítimas de trânsito	12/09/1996	Cidades
105	Autorização para salvar mais vidas: governo do DF oficializa serviço de bombeiros que presta socorro as vítimas de trânsito no local de acidente	12/09/1996	Cidades
106	Luís Ricardo, nove anos, queria ser motorista. Morreu atropelado: ele voltava da escola. De repente, largou a mão de sua irmã Bianca, 7 anos, e correu em direção à morte	13/09/1996	Cidades
107	Caminhada terá segurança especial: a tranquilidade pela paz no trânsito será garantida por agentes do Detran e policiais militares, rodoviários e civis	13/09/1996	Cidades
108	Todos juntos, sem distinção de fé: nas missas e nos cultos de fim de semana, padres e pastores convocarão os fiéis a participar da caminhada pela paz no trânsito	13/09/1996	Cidades
109	Taguatinga sai na frente na campanha do trânsito: comunidade realiza hoje, a partir das 10h, várias atividades para convidar a população a participar da caminhada neste domingo	13/09/1996	Cidades
110	Caminhada fecha o eixão até às 18 horas: velocidade nos eixinhos será reduzida durante o ato público	14/09/1996	Cidades
111	Campanha mobiliza escolta no Guará: não durma no volante, não ultrapasse no sinal vermelho etc. Lições que os alunos do Centro de Educação Universal, no Guará I, sabem de cor	14/09/1996	Cidades
112	Infratores são fotografados na W3 Norte: Detran coloca registrador de avanço de sinal de avenida. "Estamos fazendo um tratamento de emergência no trânsito para estancar a hemorragia da violência. Depois, o tratamento mais efetivo será feito com campanhas educativas", disse o direto geral do Detran Luiz Miura	14/09/1996	Cidades
113	Paz: amanhã é dia de encher a rua de vida. Morte, temos tido demais. Chega de mortos e mutilados	14/09/1996	Cidades
114	Taguatinga unida pela paz: Duas mil pessoas participam do ato público pela redução da violência no trânsito, na Praça do Relógio	14/09/1996	Cidades

115	Rio entra na luta pela paz no trânsito: campanha publicitária foi criada para reduzir o estresse no trânsito, estimular o bom humor e a civilidade	14/09/1996	Cidades
116	Chorinho e bom humor no Eixão: artistas da cidade dão tempero todo especial à caminhada e prometem, além de divertir, alertar os maus motoristas	14/09/1996	Cidades
117	DCE convoca estudantes da Católica: os alunos distribuíram cerca de 15 mil panfletos chamando os colegas para a caminhada no domingo	14/09/1996	Cidades
118	Nas ruas contra a discriminação: em muitos casos vítimas de trânsito, deficientes físicos vão à caminhada exigir mais respeito dos motoristas	15/09/1996	Cidades
119	Brasília, uma terra em trânsito: com mais de 20 mil acidentes no primeiro semestre deste ano, a capital se mobiliza para diminuir a violência nas pistas	15/09/1996	Cidades
120	Igrejas lançam manifesto pela paz: tendências religiosas diversas comungam sermão ao participarem juntas da campanha contra a violência no trânsito	15/09/1996	Cidades
121	Símbolo agora vira uma mania: a mãozinha já está estampada em folhetos, adesivos, cartazes, faxes de entidades de classe e anúncios	15/09/1996	Cidades
122	Hoje é dia de Paz: cenário de inúmeros acidentes, o Eixão levanta hoje a voz contra a violência no trânsito	15/09/1996	Cidades
123	Segurança pode ganhar um reforço: policiamento está a cargo da PM, mas o governador Cristovam Buarque convidou a Polícia Civil a participar da caminhada	15/09/1996	Cidades
124	Campanha mobiliza toda a imprensa: emissoras de rádio e televisão colocam nos noticiários informações sobre a passeata de hoje no eixo Rodoviário	15/09/1996	Cidades
125	Estatística vergonhosa: considerada a relação do número de automóveis por vítimas do trânsito, o Brasil bate recorde internacional de violência	15/09/1996	Cidades
126	Brasília Viva: todas as cores de Brasília se vestem hoje de branco para dar um basta à violência no trânsito. Milhares de pessoas vão marchar pela paz no trânsito e transformar o eixão da morte no Eixão da vida	15/09/1996	Cidades
127	O fim de uma cadeira: Odacir Klein, depois que o filho Fabrício atropelou no trânsito, viu a vida desabar. Era poderoso ontem, vive no ostracismo hoje	15/09/1996	Cidades
128	Paz: quem quer faz assim na vida como no trânsito	15/09/1996	Cidades
129	Sessenta motivos para você andar a 60 e uma única razão para continuar vivo	15/09/1996	Cidades
130	De Branco, pela Paz: emoção contra a violência no Trânsito brasiliense se une para dizer "Basta"	16/09/1996	Cidades
131	Políticos sem política: representantes de quase todos os participantes deixaram as divergências de lado em favor de um único ideal	16/09/1996	Cidades
132	Dias de poucos acidentes: domingo de relativa paz no trânsito	16/09/1996	Cidades
133	Por trás de tudo, uma só palavra (Paz): de novo na frente, Brasília ensina que carro pode ser só meio de transporte e não uma máquina de matar	16/09/1996	Cidades
134	Cidadania sem fronteiras: moradores de todas as cidades do DF marcaram presença na manifestação contra a violência	16/09/1996	Cidades

135	Separados na fé, unidos no propósito: fiéis das mais diversas tendências religiosas organizaram grupos que ocuparam espaços distintos na caminhada pela Paz no Trânsito	16/09/1996	Cidades
136	Apenas o primeiro passo: a vigília agora deve ser permanente para mostrar que na batalha pela paz não basta vencer um dia	16/09/1996	Cidades
137	A caminho da paz nas ruas: esperança em um trânsito foi melhor sentimento que marcou a caminhada no eixão sul ontem à tarde	16/09/1996	Cidades
138	Manifestantes protestam com criatividade: gigantes, palhaços e outras figuras exóticas trazem imaginação e bom humor à caminhada no Eixão	16/09/1996	Cidades
139	Trânsito mata menos: nos primeiros 15 dias deste mês, o número de vítimas diminuiu 30%. Mas a violência não parou. Mais duas pessoas morreram	17/09/1996	Cidades
140	Mais próximo da paz: ainda há muito o que fazer, mas a campanha contra a violência no trânsito já reduziu 30% do número de mortes no DF	17/09/1996	Cidades
141	Duas mortes depois da caminhada: uma hora depois que 25 mil pessoas pregaram a paz no trânsito	17/09/1996	Cidades
142	Campanha de trânsito mobiliza escolas: amanhã, 180 colégios particulares farão manifestações que devem contar com mais de 80 mil estudantes pedindo paz	17/09/1996	Cidades
143	Três mortes praticamente simultâneas: casal de psicólogos é esmagado por caminhão em Sete Curvas. 30 minutos depois, epilético morre em Taguatinga	18/09/1996	Cidades
144	Sociedade leva campanha adiante: movimento não vai esmorecer enquanto Brasília mantiver como uma das recordistas em violência no trânsito	18/09/1996	Cidades
145	Uniformizados pela paz: alunos das escolas particulares vão as ruas protestar contra a violência no trânsito	19/09/1996	Cidades
146	Passeata em Taguatinga: mais uma vez, as ruas e avenidas de Taguatinga pararam pela Paz no Trânsito	19/09/1996	Cidades
147	Primavera mais alegre: Sobradinho vai parar no próximo domingo para pedir paz no trânsito	19/09/1996	Cidades
148	Trânsito assassino: números são preocupantes. No Brasil, uma pessoa morre a cada 21 minutos vítima de acidente e a frota continua crescendo	19/09/1996	Cidades
149	Lição de amor a vida: alunos de 40 escolas particulares de todo o DF deixaram as salas de aula para dar lição aos motoristas	19/09/1996	Cidades
150	Família atropelada na contramão: carro desgovernado sobe na calçada e atinge mulher e suas filhas. A mãe está em coma no HBDF. As meninas passam bem	20/09/1996	Cidades
151	Policiais de trânsito apenas por uma manhã: na blitz educativa, os alunos da quarta série da Escola-Classe 17 de Taguatinga ajudaram os policiais a fazerem a vistoria dos carros e orientaram os motoristas na Avenida Elmo Serejo	20/09/1996	Cidades

152	Sobradinho pede Paz: com uma caminhada de 3 quilômetros, cidade entra hoje na campanha por um trânsito menos violento no DF	21/09/1996	Cidades
153	Blitz educa motoristas: logo pela manhã os alunos PMs distribuíram 5.000 folhetos educativos	21/09/1996	Cidades
154	Crianças tomam conta das ruas e dos pais: cerca de 4 mil estudantes pedem paz no trânsito em caminhada realizada em uma das áreas mais movimentadas de Sobradinho	22/09/1996	Cidades
155	Novo código entrega trânsito a prefeito: lei em vigor completou 30 anos ontem, mas o Congresso tem outra quase pronta que torna crime várias das atuais infrações	22/09/1996	Cidades
156	Caminhada nos Estados: Rio de Janeiro, Belo Horizonte e outras capitais vão aderir à campanha pela Paz no Trânsito	22/09/1996	Cidades
157	Uma lenta mudança de consciência: técnicos dos Ministérios dos Transportes esperam que a campanha modifique hábito de pedestres e motoristas nas outras capitais	22/09/1996	Cidades
158	Quem respeita as leis é xingado: os bons motoristas sofrem. São xingados, repreendidos e pressionados porque respeitam os limites da velocidade e as regras do Detran	22/09/1996	Cidades
159	Mais 4 vítimas no trânsito no fim de semana	23/09/1996	Cidades
160	Domingo de muito pedal e cor: durante o passeio ciclístico, os ciclistas carregam faixas pela paz no trânsito	23/09/1996	Cidades
161	Perigo diário, sem solução à vista: na 602 Sul, próximo ao CESAS, a imprudência dos pedestres, aliada à alta velocidade dos motoristas, causa acidentes todas as semanas	24/09/1996	Cidades
162	Um presidente a toda: radar do Detran surpreende comboio de Fernando Henrique Cardoso em velocidade acima da permitida no eixo monumental	25/09/1996	Cidades
163	Trânsito e obras podem andar juntos: com as reformas na Rodoviária, acesso à Asa Norte pelo Eixinho Leste sofre desvios, sem registro de tumulto ou acidente	26/09/1996	Cidades
164	Mais acidentes em agosto: dados oficiais do Detran relativos ao mês de agosto mostram que o número de acidentes aumentou nas ruas da cidade	26/09/1996	Cidades
165	Cartilha para o futuro motorista: Nova edição de manual premiado na Espanha ensina normas de comportamento no trânsito e medidas para acidentes	27/09/1996	Cidades
166	Crianças de Planaltina saem às ruas: eles percorrem as avenidas da cidade para protestar contra os abusos dos motoristas	28/09/1996	Cidades
167	Um pacote que não saiu das gavetas: Medidas anunciadas pelo GDF para reduzir acidentes de trânsito em Brasília ficam no discurso e esbarram na burocracia	29/09/1996	Cidades

168	Promessa descumprida: medidas anunciadas há mais de um mês pelo GDF para reduzir acidentes de trânsito na cidade não saíram do papel. Só 70 agentes fiscalizam as ruas de Brasília	29/09/1996	Cidades
169	Nada de novo no trânsito: é preciso que o governo do DF rompa com a inércia e saia à rua para enfrentar a guerra do trânsito	29/09/1996	Cidades
170	Fim de semana violento: o trânsito fez mais 4 vítimas nas ruas da cidade	30/09/1996	Cidades
171	Lombada estréia em Taguatinga: a lombada eletrônica instalada no Pistão Sul foi colocada no sentido Centro-Católica e apesar de estar funcionando experimentalmente, já diminuiu a velocidade no local	01/10/1996	Cidades
172	Campanha agita estudante no lago Sul: "Motorista: lembre-se que a rua não é só sua".	01/10/1996	Cidades
173	Perigo atravessa o Eixo Monumental: a 500 metros de um semáforo, pedestres arriscam a vida numa avenida com seis pistas e carros em alta velocidade	03/10/1996	Cidades
174	Caetano apóia a campanha pela Paz no Trânsito. Caetano apoiou ontem a campanha e disse ter medo de dirigir em Brasília	04/10/1996	Cidades
175	Paz no Trânsito em Portugal. O Brasil tem muita coisa a aprender com as campanhas portuguesas: em 8 anos número de mortes caiu à metade	06/10/1996	Cidades
176	Disposição para dar fim à impunidade: justiça do Paraná já pune com rigor quem mata no trânsito, enquanto última prisão pelo crime ocorreu há anos	06/10/1996	Cidades
177	Críticas deixam juízes incomodados: aberta a campanha de trânsito, os familiares das vítimas criticaram duramente, no Correio Braziliense, o tratamento considerado benevolente que a justiça local dispensa aos criminosos do trânsito	06/10/1996	Cidades
178	Motoristas escapam por pouco na BR-060: os acidentes e a blitz educativa começaram quase ao mesmo tempo, ontem, na rodovia BR-060 (Brasília-Goiânia)	07/10/1996	Cidades
179	Motorista foge do ruim para cair no ainda pior: avenida Sandu, em Taguatinga, é alternativa para fugir do trânsito caótico da avenida comercial, mas não suporta o tráfego intenso	08/10/1996	Cidades
180	Mistura explosiva no trânsito: asfalto de má qualidade, imprudência e pista molhada pelas primeiras chuvas fazem número de acidentes crescer em 30%	09/10/1996	Cidades
181	Chuva aumenta perigo: asfalto liso e molhado se transforma em sabão e faz o número de acidentes no trânsito de Brasília aumentar em 30%	09/10/1996	Cidades
182	Pelo direito de atravessar a rua: alunos do CESAS, escola onde estudam mais de 800 deficientes, fazem manifestação contra os perigos na travessia da L2 Sul	10/10/1996	Cidades
183	Carro atropela criança na calçada: a violência no trânsito em Brasília é tão grande que nem as calçadas oferecem mais segurança aos pedestres	11/10/1996	Cidades

184	Trânsito de dar nos nervos na DF 003, ontem pela manhã: os motoristas dizem que o tráfego no local piorou com o aumento do policiamento	11/10/1996	Cidades
185	Blitz orienta motoristas com problemas de saúde: a polícia rodoviária está preocupada com a saúde dos motoristas que dirigem nas estradas brasilienses	12/10/1996	Cidades
186	De frente para o perigo: junto ao Conjunto Nacional, pedestres arriscam a vida atravessando a pista entre os carros em movimento	13/10/1996	Cidades
187	Atropelados na faixa: Raquel foi atropelada junto com a prima, Mayara, de 8 anos, há 2 meses e meio. As duas estavam na faixa de pedestres	13/10/1996	Cidades
188	Escola ganha placas e faixas na L2: Depois da manifestação dos estudantes do CESAS (602 Sul) no início do mês, o Detran tomou providências para diminuir constantes atropelamentos	15/10/1996	Cidades
189	Atropelador na mira da justiça: em caso inédito nos últimos dez anos, motorista que matou três pessoas pode pegar até 30 anos de prisão em julgamento	15/10/1996	Cidades
190	Sai mais caro ferir leis de trânsito: Detran do DF começa a cumprir ao pé da letra o Código Nacional de Trânsito	16/10/1996	Cidades
191	Multas vão ser multiplicadas: Informatizado, Detran já pode controlar motoristas infratores e aplicar lei que prevê maior rigor para punir reincidência	16/10/1996	Cidades
192	Motoristas ignoram multas pesadas: blitz constata que as normas de trânsito continuam sendo desrespeitadas, apesar das novas punições anunciadas pelo Detran	17/10/1996	Cidades
193	Trânsito terá programa padrão: planejamento está sendo feito há dois anos e vai uniformizar procedimentos que envolvem homem, carro e estrada	17/10/1996	Cidades
194	Espiões ao volante: Detran agora usa voluntários para flagrar excesso de velocidade. Eles multaram 106 motoristas a mais de 90km	18/10/1996	Cidades
195	Multa substituirá carta de advertência: Campanha educativa do Detran termina este mês. A partir do dia 1º de novembro, quem abusar da velocidade será punido	19/10/1996	Cidades
196	O trânsito não pára de matar: pesquisa feita por médico revela que, entre 1980 e 1994, total de acidentes envolvendo veículos cresceu 158% nas ruas de Brasília	20/10/1996	Cidades
197	Motoristas à solta: reclamações levam polícia suspender hoje e amanhã fiscalização na DF-003, por onde passam dez mil carros	21/10/1996	Cidades
198	Trânsito mata 6 no fim de semana: as ruas e avenidas do DF voltaram a ficar manchadas de sangue durante esse fim de semana por causa da violência no trânsito da cidade	21/10/1996	Cidades
199	Anjos no asfalto: atores com auréola e vestidos de branco surpreendem motoristas de Brasília ao sair às ruas para pedir paz no trânsito	22/10/1996	Cidades

200	Enxurrada de transtornos: chuva forte alaga as ruas, causa acidentes e congestionamentos e dá uma prévia dos perigos do trânsito em pista molhada	26/10/1996	Cidades
201	Bebida e imprudência causam capotamento	28/10/1996	Cidades
202	Filho de Odacir Klein depõe sobre atropelamento	30/10/1996	Cidades
203	Trânsito fica menos violento nas ruas:efeitos da campanha pela paz já aparecem nas estatísticas. Em setembro, número de acidentes caiu 14%. O de mortos 20%	31/10/1996	Cidades
204	Fiscalização mais eficiente com “espiões”: utilização de voluntários dirigindo carros disfarçados com agentes do Detran a bordo aumenta a média de multas diárias em 3%	01/11/1996	Cidades
205	Mães se tornam anjos do trânsito: Marilza e Rita resolvem exercer o papel de guardas de trânsito e ajudar a travessia dos estudantes em frente ao colégio dos filhos, na 908 Sul	01/11/1996	Cidades
206	Pedestre e exclusão social: o desrespeito aos pedestres não se inicia, mas apenas se consolida no trânsito	01/11/1996	Cidades
207	Lição fatal no asfalto: professora que dava aula sobre segurança no trânsito no colégio Santa Rosa morre em acidente na 102 Norte	05/11/1996	Cidades
208	Anjos e crianças educam motoristas:eles estão soltos e pedem aos alunos das escolas públicas e particulares que vigiem e controlem os pais no trânsito	06/11/1996	Cidades
209	Trânsito e educação: o trânsito em Brasília não é só violento. É segregador. O que está faltando é educação	07/11/1996	Cidades
210	Olhos para dirigir de maneira certa: Detran instala tachões para que motoristas andem na linha. Mais de 300 barreiras eletrônicas serão espalhadas até março	07/11/1996	Cidades
211	Paz no trânsito e cidadania	11/11/1996	Cidades
212	Criança é atropelada e morre em Samambaia: Lucas de apenas 6 anos,soltou a mão da irmã e correu para dar seus últimos passos. O motorista depôs e foi liberado em seguida	12/11/1996	Cidades
213	Morte em cruzamento no Guará	12/11/1996	Cidades
214	FHC cita campanha como exemplo: presidente diz que veículos de comunicação devem seguir o Correio Braziliense para que os motoristas tirem o pé do acelerador	13/11/1996	Cidades
215	Alerta para os radares nas pistas: 8 placas para avisar motoristas das barreiras de controle de velocidade já estão instaladas nas ruas da cidade	14/11/1996	Cidades
216	Anjos alertam motoristas no Lago: protegidos com filtro solar, os dois anjos pararam os carros para pedir calma e enfrentar o mau humor dos motoristas	14/11/1996	Cidades
217	Premiada campanha por paz no trânsito: Confederação Nacional de Transportes á ao Correio Braziliense prêmios por melhor fotografia melhor trabalho de mídia impressa	14/11/1996	Cidades

218	Campanha vitoriosa: pela primeira vez um movimento cívico nascia em Brasília e se propagava para o resto dopais. A campanha já não era só do Correio mas de toda a cidade	14/11/1996	Cidades
219	Ferido na hora do rush: uma pessoa ficou gravemente ferida em um acidente que congestionou por mais de uma hora a pista Eixo Monumental-Esplanada no início da manhã de ontem	15/11/1996	Cidades
220	Samambaia se une para evitar tragédia:pela terceira vez, moradores da cidade voltam a fechar a segunda Avenida Sul em protesto contra acidente que matou menino	16/11/1996	Cidades
221	No trânsito, uma ameaça sem motor: carroças velhas e sem sinalização causam acidentes e disputam espaço nas avenidas de Brasília com carros de todos os tipos	17/11/1996	Cidades
222	Agora é pra valer: a partir de hoje, motoristas que desrespeitar limite de velocidade no Eixão Sul, Epig e Via LJ-1 paga multa	18/11/1996	Cidades
223	Cinco mortes em acidentes de trânsito: a violência matou 12 no final de semana em Brasília. Houve 5 mortes no trânsito e 7 assassinatos	18/11/1996	Cidades
224	Derrapada geral: governo desobedece legislação na inauguração de barreiras eletrônicas,mas decide manter cobrança de multas	19/11/1996	Cidades
225	Vitória das barreiras eletrônicas: Detran comemora os primeiros resultados do espião eletrônico. No Eixão, só 1,5% dos carros ultrapassam o limite de velocidade	21/11/1996	Cidades
226	Barreiras aprovadas: pesquisa da Codeplan revela que 59% dos entrevistados consideram eficientes medidas para controlar o trânsito	22/11/1996	Cidades
227	Pedestres se arriscam apesar das passarelas	22/11/1996	Cidades
228	Sensor acaba com a pressa dos motoristas: invento de capixaba é capaz de desacelerar de forma automática, carros com excesso de velocidade. Brasília vai testar o aparelho	23/11/1996	Cidades
229	Menos sangue nas pistas: Detran planeja instalar nos próximos 2 anos 630 controladores de velocidade para diminuir acidentes	24/11/1996	Cidades
230	Chuva, imprudência e falta de atenção causam acidentes: 5 feridos e 2 mortes. Esse foi o saldo do fim de semana, quando as pistas escorregadias foram um convite à tragédia	25/11/1996	Cidades
231	Detran vai se explicar sobre espiões: o diretor do Detran, Luís Miura, será convocado a explicar, na Câmara Legislativa, como foram feitos os contratos entre o Detran e as empresas responsáveis pela instalação dos espiões eletrônicos	26/11/1996	Cidades
232	Espiões do trânsito só com sinalização: o Detran terá que instalar uma placa de sinalização informando sobre a existência de barreiras	27/11/1996	Cidades
233	Vencendo a guerra: em 2 meses, o número de acidentes com morte caiu 50%. Outubro teve o menor índice dos últimos 2 anos	29/11/1996	Cidades

234	No Gama, atropelamento, morte e fuga: Denise, 6 anos, cruza pista para se encontrar com o pai> encontrou uma D20. O motorista fugiu sem prestar socorro	02/12/1996	Cidades
235	Enganando a si mesmo: motoristas usam detectores de radar para escapar de multa no trânsito, mas maioria dos aparelhos não funcionam	03/12/1996	Cidades
236	Motorista mata motoqueiro e foge:mais uma morte aconteceu ontem no trânsito de Brasília	04/12/1996	Cidades
237	Trânsito mata pai e filha em Sobradinho: 4 horas antes, outro acidente tirou a vida de uma antropóloga na Asa Sul. Ela estava sem cinto e capotou o carro	08/12/1996	Cidades
238	Novos limites na pista: para manter o apoio da população à campanha do trânsito, Detran aumenta a velocidade máxima em algumas vias	08/12/1996	Cidades
239	Paz no Trânsito mobiliza Planaltina e Plano Piloto: passeata sai hoje, às 19h0 da Feira Livre, na NSL. No Parque da Cidade, amanhã vai haver exibição de vídeos e peça teatral	14/12/1996	Cidades
240	Parque da Cidade vai ter show pela Paz no Trânsito: alegria e dor juntos para alertar a população de que o trânsito não é brincadeira	15/12/1996	Cidades
241	Papai Noel pede paz no trânsito: ex-funcionário da Infraero se veste de bom velhinho e sai pelas ruas do DF para conscientizar motoristas	17/12/1996	Cidades
	Total em 1996 – 241		Cidades
242	Acidente mata na BR-060. Estrada foi recordista em mortes no mês de novembro e registrou 19 acidentes no DF nos últimos 14 dias	03/01/1997	Cidades
243	Homem atropelado morre em Taguatinga: José Geraldo Ferreira, 70 anos, foi atropelado ontem quando tentava atravessar a EPTG. Foi levado para o Hospital, onde morreu em seguida	04/01/1997	Cidades
244	Trânsito de Brasília matou menos em 1996: trânsito de Brasília está menos perigoso	05/01/1996	Cidades
245	Trânsito modelo: a campanha pela Paz no Trânsito, em Brasília, é um modelo a ser seguido por todo o país	05/01/1997	Cidades
246	Esperança no trânsito: acidentes mataram 25 pessoas a menos no ano passado	05/01/1997	Cidades
247	Campanha chega a nível nacional: Brasília fez escola. A mobilização contra a violência no trânsito serviu de exemplo para outros estados	05/01/1997	Cidades
248	Detran vai instalar novos sinais fora do Plano Piloto:Taguatinga será a primeira beneficiada, ganhando vários semáforos seqüenciais em vários pontos críticos do trânsito na cidade	08/01/1997	Cidades
249	Novos radares fecham o cerco para apressadinhos: começam duas novas barreiras nos eixinhos e DER envia 3 mil primeiras multas registradas por espões eletrônicos	10/01/1997	Cidades

250	Velocidade e função das vias: é imprescindível que tanto motoristas quanto pedestres e ciclistas conheçam e respeitem as regras definidas para a sua circulação	10/01/1997	Cidades
251	Campanha exige atenção para faixa de pedestres: motorista invade faixa de pedestres na 306 Sul, mesmo advertida pelo policial.	15/01/1997	Cidades
252	Trânsito faz mais duas vítimas no fim de semana: um empresário e um analista são as duas vítimas do trânsito da cidade no final de semana.	20/01/1997	Cidades
253	Vítima da velocidade: noite de sábado registra 2 acidentes fatais na entrada de Taguatinga e no caminho que vai para Sobradinho.	20/01/1997	Cidades
254	Violência no trânsito: mulher é atropelada em Taguatinga.	24/01/1997	Cidades
255	Quando a muta erra alvo: todos os dias, pelo menos 10 motoristas peregrinam pelo Detran, polícia Rodoviária e DER para pedir anulação de infrações	25/01/1997	Cidades
256	Atropelamento: de quem é a culpa? O motorista normalmente é grande vilão, mas o pedestre do DF ainda não está consciente de sua responsabilidade	26/01/1997	Cidades
257	Menino é atropelado e morre na Ceilândia: ontem, às 13h15, o menino foi atropelado pelo Opala perto do Parque da Barragem, na Ceilândia	27/01/1997	Cidades
258	Acidente na W3 Norte: um acidente envolvendo uma motocicleta e um Fiat deixou ferido o motorista da moto e congestionou o trânsito	01/02/1997	Cidades
259	Carnaval sem bebida para os motoristas brasilienses: policiais militares do Batalhão de Trânsito, munidos de bafômetros participam da operação especial nos 4 dias de festa	01/02/1997	Cidades
260	Detran controla excesso de bebida: motoristas estão recebendo bafômetros de graça. Quem beber demais pode pagar RS 109 e terá carteira apreendida	06/02/1997	Cidades
261	Policiais vão multar quem não respeitar a faixa: as faixas de pedestres terão que ser respeitadas em Brasília	09/02/1997	Cidades
262	Nove mortes no trânsito: no acidente mais grave desse carnaval até agora, o choque entre um caminhão e um Chevette faz 4 vítimas	10/02/1997	Cidades
263	Polícia vai aumentar a vigilância: as cidades em volta do Plano Piloto e as estradas serão os principais alvos da PM durante o resto do carnaval	10/02/1997	Cidades
264	Trânsito civilizado: passado o carnaval, Brasília tem o que comemorar. Os números da violência na cidade neste carnaval foram os menores nos últimos 5 anos	13/02/1997	Cidades
265	De quem é a paz no trânsito: o trânsito tem a ver com todos nós, e a paz é hoje direito e, conseqüentemente, dever de todos	14/02/1997	Cidades
266	Deputado tenta sabotar campanha paz no trânsito: Tadeu Filipelli (PMDB) mandou distribuir 40 mil panfletos que indicam onde estão localizados os pardais	16/02/1997	Cidades
267	Ônibus sem freio mata 2 pessoas: homens que cortavam grama no canteiro centra da EPTG foram atropelados. Um deles morreu na hora	19/02/1997	Cidades

268	Três rapazes morrem em acidente: eles vinham de uma festa de pagode na AABB, quando o Escort bateu em árvores de canteiro no Guará	22/02/1997	Cidades
269	Trânsito mata mais 5: acidentes violentos no fim de semana deixaram também 6 feridos. Homem de 35 anos morre atropelado por ônibus	24/02/1997	Cidades
	Desculpado: Ministério público reafirma que Fabrício Klein deve ficar livre de processo por atropelamento e morte de pedestre	28/02/1997	Cidades
270	Trânsito: acidentes matam 4 pessoas no fim de semana	03/03/1997	Cidades
271	Bêbado mata em Valparaíso: sem habilitação, o açougueiro José Carlos atropelou o ciclista Altamiro Nascimento no acostamento e entrou no mato	03/03/1993	Cidades
272	Trânsito: pardal multa 5 mil carros em um mês	04/03/1997	Cidades
273	Trânsito mata e Câmera favorece alta velocidade: deputados decidem que placas devem alertar motoristas para existência de radares	07/03/1997	Cidades
274	Mãe e filha morrem atropeladas: motorista de 18 anos tinha carteira de habilitação há 4 meses. Imprudência da vítima e do rapaz provocaram o acidente	07/03/1997	Cidades
275	Detran ignora Câmera e não vai instalar placas: recurso ao Supremo Federal alega que a decisão dos deputados é inconstitucional porque apenas a União e o Congresso podem legislar sobre trânsito	08/03/1997	Cidades
276	É permitido correr: placas vão sinalizar onde estão os pardais e permitir motoristas a reduzir a velocidade para não serem multados	08/03/1997	Cidades
277	Cidade chora por Gírlene e Ana Paula: corpos de mãe e filha atropelados em Taguatinga foram embalsamados e serão enterrados em Buritis de Minas Gerais	08/03/1997	Cidades
278	Campanha para pedestres: uma campanha inédita em todo país será colocada em prática em Brasília pela Polícia Militar	08/03/1997	Cidades
279	Temporada de caça ou preservação? Os pardais sensores que são a peça-chave da campanha Paz no Trânsito, tem o apoio da população para atuar sem sinalização	08/03/1997	Cidades
280	Detran vai desobedecer lei do pardal: diretor do Detran, Luís Miura, afirma que somente a União pode legislar sobre o trânsito em Brasília	08/03/1997	Cidades
281	Com o pé no freio: fato inédito, Brasília registra queda de 22% no número de acidentes e de 60% nas mortes durante Operação Verão	08/03/1997	Cidades
282	Novas regras para o trânsito: medidas visam conscientizar motoristas em relação à faixa destinada ao pedestre que será o próximo alvo da campanha do GDF	09/03/1997	Cidades
283	Reduzindo a velocidade: duas barreiras eletrônicas serão instaladas no Guará para tentar diminuir os acidentes fatais na cidade	09/03/1997	Cidades
284	Morte em Taguatinga: acidentes de trânsito no Pistão Norte fazem três vítimas em apenas 2 anos	10/03/1997	Cidades

285	Pistão da morte em Taguatinga: atropelamentos causam 3 mortes em apenas 2 dias na Estrada Parque do Contorno, que deve ganhar quebra-molas	10/03/1997	Cidades
286	Trânsito em Brasília tem 6% dos jovens sem habilitação: uma pesquisa feita em Brasília, cidade onde o trânsito é um dos mais violentos do país, revela que 63% dos jovens dirigem sem carteira de habilitação	10/03/1997	Cidades
287	Travessia em alta velocidade: moradores protestam contra insegurança do Pistão Norte. Equipe do Correio comprova excesso de velocidade e risco a pedestres	11/03/1997	Cidades
288	Respeito à vida: a partir de abril, motorista que não der preferência ao pedestre paga multa que pode chegar a R\$ 70,77	12/03/1997	Cidades
289	Manhã de acidentes no Lago Sul: imprudência dos motoristas e falta de condições, ônibus foram as principais causas das três batidas. Ninguém morreu	13/03/1997	Cidades
290	Radares vão invadir ruas do DF: se um pardal incomoda muita gente, é bom ir se acostumando com a idéia de conviver com milhares deles	13/03/1997	Cidades
291	Número de acidentes cai: os radares conseguiram reduzir em mais de 95% o número de motoristas que trafegam em excesso de velocidade	13/13/1997	Cidades
292	Capotagem fere dois em Valparaíso: a chuva, uma lombada e o descuido do motorista causaram a capotagem de um caminhão	14/03/1997	Cidades
293	Morrem dois motoqueiros: era um dos acidentes, motociclista foi atropelado no Setor Hoteleiro Sul	14/03/1997	Cidades
294	Ônibus atropela mulher próximo a Valparaíso: Alberta Vieira foi levada ao Hospital Regional do Gama e ficou sob observação no pronto socorro	15/03/1997	Cidades
295	O tempo, a velocidade e a vida: nós matamos diariamente no trânsito	15/03/1997	Cidades
296	Carroças mecânicas: maioria dos carros em Brasília – 85% - tem mais de 10 anos. Desleixo dos motoristas aumenta risco de acidentes	16/03/1997	Cidades
297	Trânsito não pára de matar: uma criança morreu em Sobradinho numa noite de muitos acidentes com vítimas. A polícia culpa a imprudência e o álcool	17/03/1997	Cidades
298	Assassinos do asfalto. 4 mortes e 8 feridos: vítimas de motoristas sem habilitação e que fogem sem prestar socorro	17/03/1997	Cidades
299	Um corpo jaz na Estrutural: o auxiliar de administração pública, Geraldo Lopes de Queiroz, de 65 anos, foi atropelado e morto quando tentava atravessar as faixas da Estrutural	18/03/1997	Cidades
300	Morte na Estrutural: atropelamento na Estrada Parque da cidade provoca engarrafamento de 5 quilômetros e protesto de invasores	18/03/1997	Cidades
301	Trânsito pára na Estrada Parque: no horário de maior movimento na EPTG, engarrafamento causado por acidentes faz trabalhadores e estudantes perderem a hora	18/03/1997	Cidades
302	Menina morre atropelada no Lago Sul: a menina Patrícia, de 6 anos, não tinha idade para ser considerada imprudente	19/03/1997	Cidades

303	Infância atirada pelos ares. Um Escort em alta velocidade, uma menina de 6 anos atravessando a rua:mais um atropelamento com vítima fatal em Brasília	19/03/1997	Cidades
304	Perigo em duas rodas: não basta atenção. No ano passado, 35 motoqueiros morreram por imprudência, distração ou pressa	20/03/1997	Cidades
305	Mortes no Plano e no Entorno: em menos de 2 dias, a violência no trânsito matou duas pessoas no DF e Entorno	20/03/1997	Cidades
306	Avançar sobre pedestres na faixa custará até R\$ 72,86: a civilização está chegando às ruas de Brasília. A partir de abril, quem investir contra pessoas na faixa pagará multas	21/03/1997	Cidades
307	Dentista morre em acidente: Keneddy Santos tentava ultrapassar no KM 12 da BR-060 quando perdeu o controle do Temptra e espatifou-se contra uma carreta	21/03/1997	Cidades
308	Das salas de aula para as ruas: campanha educativa nas escolas instrui pedestres e motoristas. A partir de primeiro de abril, parar na faixa será obrigatório	21/03/1997	Cidades
309	Agricultor morre atropelado na Samdu: Irenildo Ramos atravessava a avenida quando foi atingido por um Gol, e em seguida por um Monza. Sofreu traumatismo craniano	22/03/1997	Cidades
310	PARE NA FAIXA: faltam 10 dias	22/03/1997	Cidades
311	A insustentável leveza: bailarinas do estúdio de balé Kátia Gontijo, transformaram a faixa de pedestres das entrequadras 209-210 Norte em palco	23/03/1997	Cidades
312	O perigo mora ao lado: junto à rodovia estrutural, invasores convivem com o risco de travessias que vitimaram 23 pessoas em 3 anos	23/03/1997	Cidades
313	PARA NA FAIXA. Faltam 09 dias	23/03/1997	Cidades
314	Dois mortes por atropelamento: em Taguatinga, ônibus atingiu pedestre na Avenida Hélio Prates. No Gama, ciclista foi acertado por um Monza	24/03/1997	Cidades
315	PARA NA FAIXA. Faltam 08 dias	24/03/1997	Cidades
316	Placa deve indicar faixa de pedestres: falta uma semana para o Detran começar a multar quem avançar com o carro na faixa de pedestres	25/03/1997	Cidades
317	Caminhão mata no Pistão Sul: homem é atropelado em Taguatinga corpo fica por mais de 5 horas no asfalto esperando pela perícia.Motorista foge	25/03/1997	Cidades
318	Atropelado no carro: motorista aguardava vez no balão e teve morte instantânea ao ser arrastado e esmagado por carreta	25/03/1997	Cidades
319	Sem sinalização, sem multas:motoristas terão que respeitar faixa de pedestres,mas em locais mal sinalizados, poderão recorrer de punições na justiça	25/03/1997	Cidades
320	PARE NA FAIXA. Faltam 07 dias	25/03/1997	Cidades
321	Detran sinaliza faixa de pedestre:o Detran inicia hoje a melhoria da sinalização das vias públicas para proteger quem anda a pé	26/03/1997	Cidades

322	PARE NA FAIXA. Falta, 06 dias	26/03/1997	Cidades
323	É preciso educar também o pedestre: campanha pelo respeito à faixa de travessia começou conscientizando motoristas. Agora, vai se voltar também para o povo nas ruas	27/03/1997	Cidades
324	PARE NA FAIXA. Faltam 05 dias	27/03/1997	Cidades
325	PARE NA FAIXA. Faltam 04 dias	28/03/1997	Cidades
326	Código enquadra pedestre: legislação a ser votada pelo Congresso aumenta o rigor das multas a motoristas, mas exige nova postura de quem anda a pé	29/03/1997	Cidades
327	PARE NA FAIXA. Faltam 03 dias	29/03/1997	Cidades
328	Instrutores vão aprender a ensinar: Detran, Senac e Sindicato de Auto-escolas se unem para oferecer cursos de qualidade aos responsáveis pela formação dos motoristas	30/03/1997	Cidades
329	PARE NA FAIXA. Faltam 02 dias	30/03/1997	Cidades
330	Feriados com 15 mortes no trânsito: a paz no trânsito passou longe do feriado de Semana Santa neste ano	31/03/1997	Cidades
331	Feriado de imprudência: acidentes de trânsito fizeram 15 mortes em 3 dias. Um homem morreu afogado depois de atropelado	31/03/1997	Cidades
332	Pedestre arrisca a vida em travessia perigosa: adultos e crianças atravessam a rua fora da faixa driblando os carros em frente ao Conjunto nacional	31/03/1997	Cidades
333	PARE NA FAIXA. Falta 01 dia	31/03/1997	Cidades
334	Dia de parar na faixa: lei que traz mais segurança na travessia de pedestres começa a valer hoje, mas confusões revelam desinformação	01/04/1997	Cidades
335	Dificuldades para atravessar a rua: desrespeito dos motoristas e faixas mal conservadas fazem pedestres pensar duas vezes na hora de cruzar as pistas	01/04/1997	Cidades
336	Travessia da discórdia: agressões verbais a policiais e pedestres escapando de atropelamentos marcam o primeiro dia da Lei da Faixa	02/04/1997	Cidades
337	Balanço de 396 multas no primeiro dia: apesar de haver guardas de trânsito em casa quadra, as pessoas ainda hesitam na hora de parar na faixa	02/04/1997	Cidades
338	Onde a lei não chegou: nas avenidas de Taguatinga, continua o desrespeito à faixa de pedestre. Falta de guardas aumenta ameaça de acidentes	02/04/1997	Cidades
339	Motorista cumpre a lei e leva a pior: José Dirceu parou o seu carro junto à faixa na Estrutural, foi atingido por um Fiat e foi informado pela polícia de que estava certo	03/04/1997	Cidades
340	Parando o trânsito: com 3 dias de aplicação da lei que obriga os motoristas a respeitar a faixa, resultados começam a aparecer	04/04/1997	Cidades
341	Acidente de carro mata empresário: sem cinto de segurança, Ozéas Monteiro, dono da empreiteira Estenge, morre ao bater contra uma árvore no Lago Sul	05/04/1997	Cidades

342	Detran suspende cobrança de multas: a partir de hoje, quem desrespeitar as faixas de pedestres será apenas advertido. Só serão cobradas as infrações do grupo II	05/04/1997	Cidades
343	Parceiros do asfalto: de carro ou a pé, as pessoas começam a se entender no mesmo espaço, a rua. Governo suspende multas e compensa inércia	06/04/1997	Cidades
344	Sociedade apóia respeito à pedestres: há oito meses, uma pesquisa realizada no Plano Piloto já demonstrava a predisposição do brasiliense em aceitar as mudanças no relacionamento com pedestres	06/04/1997	Cidades
345	Faixas à vista: em 30 dias as faixas de pedestres do Plano Piloto estarão sinalizadas com meio-fio pintados	07/04/1997	Cidades
346	Acidente mata e fere 7: o motorista do Passat morreu. Ele bateu de frente com caminhão que transportava trabalhadores	08/04/1997	Cidades
347	Fiat pára na faixa e provoca batida na QNL 6: a sinalização malfeita causou acidente na pista principal da QNL 6, em Taguatinga	09/04/1997	Cidades
348	Detran modifica faixa de pedestres: as faixas para pedestres da cidade estão sendo revistas	10/04/1997	Cidades
349	Educação: Detran vai as escolas ensinar a usar a faixa	12/04/1997	Cidades
350	Sinalização confusa desorienta quem dirige pela Via L2 Norte: uma hora a velocidade de 60 Km/h. De repente cai para 40Km/h. Motoristas, com medo de multas, reclamam do Detran	12/04/1997	Cidades
351	Cidade engarrafada: às vésperas de completar 7 anos, Brasília tem 700 mil carros entupindo suas vias e parando o trânsito	16/04/1997	Cidades
352	Taguatinga e Ceilândia sem saída: chegar ao Plano Piloto e voltar para a casa depois do trabalho é uma tarefa que exige muita paciência para encarar engarrafamento	18/04/1997	Cidades
353	Kombi bate, vira e mata menina: Kelita e outras crianças voltavam da escola quando a lotação foi atingida por um Gol na quadra 401, em Samambaia	19/04/1997	Cidades
354	Cidadania chega ao trânsito: dentro de sete semanas, Detran e DER esperam concluir sinalização de todas as faixas de pedestres de Brasília	20/04/1997	Cidades
355	Carro desgovernado mata duas crianças: acidente aconteceu na Via Estrutural, quando um Temptra atropelou Edvânia de 7 anos e Edivan, de 2, no ponto de ônibus	21/04/1997	Cidades
356	Travessia trágica no Eixão: Natálio de Souza, 71 anos, estava com pressa e atravessou a pista correndo. Foi atingido por um Kadet e morreu na hora	25/04/1997	Cidades
357	Passeio de moto pela paz no trânsito: os motoqueiros de Brasília estarão reunidos no próximo domingo para defender a paz no trânsito	01/05/1997	Cidades
358	Criança morre atropelada por ônibus em Sobradinho: um passeio de bicicleta terminou em tragédia para os amigos Rafael de Souza, 9 anos, e Paulo César, 8 anos	02/05/1997	Cidades

359	Multa para 2 mil motoristas: um mês depois de implantada a punição para quem não respeita as faixas de pedestres. Outros 3 mil foram advertidos	03/05/1997	Cidades
360	Atravessar ou não: eis a questão. Detran apaga 500 faixas de pedestres que estavam em local impróprio, mas em alguns casos pintura foi com "tinta virtual"	05/05/1997	Cidades
361	Motoqueiros pedem paz no trânsito: a união parece ser uma das formas de defesa dos motoqueiros contra a violência no trânsito e o preconceito da sociedade	05/05/1997	Cidades
362	Acidente congestionava Estrutural: depois de ser atingido por um Fiat e bater em um Escort, a moto de Gilson da Silva ficou atravessada na Estrutural	07/05/1997	Cidades
363	Travessia de alto risco no Lago Sul: pedestres só têm 3 faixas para atravessar a Estrada Parque Dom Bosco, com quase 29 quilômetros de extensão	08/05/1997	Cidades
364	Cruz e pista preta: colegas de Felipe Bezerra, atropelado por caminhão no Park Way, querem mais segurança na DF-003	09/05/1997	Cidades
365	Batida entre caminhões no Lago Sul deixa 6 feridos: de longe, o agente do Detran Bernardo Amorim ouviu o barulho do impacto e viu a poeira subir	09/05/1997	Cidades
366	Novas faixas de pedestres no Lago: Departamento de Estradas e Rodagem começa pintura de pontos de travessia. Placas são colocadas para orientar motoristas	13/05/1997	Cidades
367	Um dia para reflexão: as igrejas cristãs de Brasília vão dedicar um momento de missas e cultos do próximo domingo, dia 18, à reflexão sobre Paz no Trânsito	13/05/1997	Cidades
368	Sem selo nem multa: Detran para de distribuir selos de licenciamento em Brasília e não pode cobrar multas que foram registradas até agora pelos radares ocultos	13/05/1997	Cidades
369	Correio ganha Oscar da publicidade: o crescimento do jornal, o novo projeto e as campanhas como Paz no Trânsito foram consideradas para a sua premiação	13/05/1997	Cidades
370	Pardais ainda podem aplicar multas: liminar da justiça não proíbe aparelhos de registrar motoristas em excesso de velocidade em pontos controlados por DER	14/05/1997	Cidades
371	Menos acidentes que os espões eletrônicos: ninguém duvida. Os pardais conseguiram reduzir sensivelmente o número de acidentes nas pistas do DF	14/05/1997	Cidades
372	Mortes a 200km por hora: motoqueiro tem corpo partido ao meio depois de atropelar e matar um jovem de 18 anos e bater em 2 postes, no Eixinho Sul	15/05/1997	Cidades
373	Com os olhos fechados: por pelo menos 6 meses, pardais do Detran não poderão aplicar multas, até que seja julgada liminar que as suspende	15/05/1997	Cidades
374	População vê melhorias no trânsito: a população de Brasília acredita nas estatísticas dos órgãos que apontam uma redução na violência do trânsito	15/05/1997	Cidades

375	Pacote para o trânsito: Detran anuncia novas medidas para melhorar segurança nas ruas do DF, como pintura e sinalização de 1.900 faixas de pedestres	16/05/1997	Cidades
376	Motoqueiro assassino estava descontrolado: segundo pessoas próximas a Luiz Vidal, ele estava a 200Km por hora no Eixinho porque tinha acabado de brigar com a namorada	16/05/1997	Cidades
377	Ponto crítico: a utilização de pardais para cobrança de multa é ilegal? O direito de punir infrações (não) X os pardais são ilegais (sim). David Duarte X Luis Estevão	16/05/1997	Cidades
378	Sete acidentes em 3 horas: violência no trânsito volta a matar na Estrada de Taguatinga. Motorista pode ter sido jogado fora da pista	17/05/1997	Cidades
379	Em defesa dos pardais: Cristovam Buarque sua equipe vão as ruas para convencer a população da importância dos radares	17/05/1997	Cidades
380	Amanhã é dia de reflexão: no momento da oração do domingo, os brasilienses reunidos em igrejas, mesquitas sinagogas e outros templos religiosos vai falar sobre pedestres automóveis e vidas	17/05/1997	Cidades
381	Paz no trânsito vai ser tema em missas e cultos: igrejas cristãs aproveitam o domingo para fazer uma reflexão sobre a campanha que diminuiu o número de acidentes	18/05/1997	Cidades
382	Infância atropelada: David 11 anos. Foi morto quando caminhava pela BR-070. Em 4 dias o trânsito fez vítimas fatais no DF	19/05/1997	Cidades
383	Pardal sinalizado: pesquisa mostra que maioria da população que ver placas indicando a presença dos pardais	20/05/1997	Cidades
384	De volta ao atraso: média de morte no trânsito desde da suspensão dos pardais é igual a época que antecedeu a campanha pela paz	22/05/1997	Cidades
385	Dois atropelamentos em uma noite: aposentado foi atingido quando voltava de culto espírita. Segundo vítima, não identificada, está no hospital de Base	22/05/1997	Cidades
386	Mais mortes sem pardais: Média de morte por atropelamento e colisões desde da suspensão das multas dos pardais é igual a época anterior a Campanha pela paz no trânsito	22/05/1997	Cidades
387	Estevam move nova ação contra pardais: deputado distrital aponta "roteiro de irregularidade" no acordo com o Detran e a empresa que instalou as câmeras	23/05/1997	Cidades
388	Acidente tumultua o trânsito: um acidente envolvendo 3 veículos, em frente a Rodoviária do Plano Piloto, provocou um enorme engarrafamento, ontem, no Eixo Monumental	24/05/1997	Cidades
389	Loteria com a vida: faixas apagadas, sem sinalização ou em local perigoso transforma a travessia das pistas do Lago em uma aposta diária	24/05/1997	Cidades
390	Cisa de primeiro mundo: especialistas afirmam que países como EUA, Japão e Canadá usam pardais para salvar vidas	25/05/1997	Cidades

391	Acidente destrói carro na L4 Norte: Kadett e Saveiro chocam-se de frente, mas motoristas não ficam gravemente feridos. Força impacto sugere alta velocidade	27/05/1997	Cidades
392	Irmã atropeladas após missa: de braços dados, caminhavam pela calçada, quando foram atingidas por um Tempra	29/05/1997	Cidades
393	Note violenta no trânsito: motorista do Opala preto que bateu na moto de Carlos Amorim, deixou o local do acidente sem prestar socorro á vítima	30/05/1997	Cidades
394	Dores de 3 irmãs: Regina Lima não resistiu. Miriam e Maria do Carmo se recuperam do atropelamento por motorista bêbado	30/05/1997	Cidades
395	Liberdade para correr: funcionário do gabinete do deputado Luis Estevão ganha manda de segurança que impede multa por meios eletrônicos	30/05/1997	Cidades
396	pardais estão de volta: liminar que proibia o uso de equipamento eletrônico para controlar a velocidade foi suspensa. Motoristas terão que pagar multas atrasada	31/05/1997	Cidades
397	Ciclistas correm perigo constante no lago Sul: o trânsito feriu 9 pessoas nos últimos 2 dias. Velocidade acima do permitido e imprudência explicam acidentes	31/05/1997	Cidades
398	Trânsito mata um e feri 22: Kombi cai em despenhadeiro variante capota e Opala bate de frente com Monza aumentando o número de vítimas nas estradas do DF	02/06/1997	Cidades
399	Violência foi igual á do carnaval: o fim de semana prolongado registrou 39 acidentes com vítimas. Ultrapassagens e excesso de velocidade foram as causas	03/06/1997	Cidades
400	Famílias fazem protestos pelas vítimas do trânsito: moradores de Santa Maria pedem consciência nas pistas durante manifestação. Motorista mata pedestre em frente o Palácio do Buriti	04/06/1997	Cidades
401	Ciclista é atropelado por caminhão: o professor José Roberto Vieira, 28 anos, saio pedalando da sua casa no Cruzeiro Novo para ir ao Setor de Indústria e Abastecimento. Quando fazia o retorno para pegar a outra pista, um caminhão o fechou	13/06/1997	Cidades
402	Motorista embriagado vai sofre punição mais rigorosas: o motorista bêbado é o próximo alvo da campanha paz no transito	29/06/1997	Cidades
403	Mortes em Planaltina e na W3 Sul: balanço dos acidentes de trânsito mostra que no final de semana teve 3 vítima fatais e várias pessoas gravemente feridas	30/06/1997	Cidades
404	Pardais do trânsito multam menos: motorista brasiliense já não é pego de surpresa pelas câmeras, que desde de maio estão fotografando também durante á noite	01/07/1997	Cidades

405	Atropelamento e morte em Santa Maria: um adolescente de 16 anos morreu ontem vítima de atropelamento	01/07/1997	Cidades
406	Avó, filha e neta escapam da morte: Kellen estavam sem cinto de segurança com um bebê de 8 meses no colo. Na BR-050, pai e filho morreram carbonizados	02/07/1997	Cidades
407	Homem morre em um dos acidentes do fim de semana: nessa última passagem de semana 4 acidentes graves fizeram 15 vítimas em Ceilândia, Sobradinho, Asa Norte e Asa Sul. Uma delas fatal	08/07/1997	Cidades
408	Motoqueiro morre arrastado por ônibus: testemunhas dizem que motorista estava em alta velocidade e fechou a moto na avenida Sandu, em Taguatinga. PM evitou linchamento	10/07/1997	Cidades
409	Faixas invisíveis provocam acidentes: pedestres e motoristas arriscam a vida diariamente em Taguatinga nos locais de travessia sem sinalização no Pistão Sul	13/07/1997	Cidades
410	Tragédia em Taguatinga: a festa de aniversário de José Melo acabou em tristeza com a morte do neto, atropelado por um ônibus	14/07/1997	Cidades
411	Multas em nome da vida: Câmara deverá votar esta semana projeto que amplia punições para infratores do trânsito. Nem pedestres ficarão de fora	14/07/1997	Cidades
412	Projeto ameaça pardais: se aprovado, o novo código Nacional de Trânsito exigirá que motorista infrator seja multado pessoalmente	14/07/1997	Cidades
413	A morte a caminho do posto médico mordida pó um cão: mulher é atropelada quando atravessava a Via Estrutural, fora da faixa, para tomar injeção contra raiva	18/07/1997	Cidades
414	Dia de escapar da morte: trabalhador é prensado entre dois carros. Uma Brasília e um Uno, no Centro de Taguatinga, mas por sorte escapa com vida	20/07/1997	Cidades
415	Rotina de sangue: três pessoas morrem em acidentes de trânsito e assaltantes matam comerciante para roubar RS 40	21/07/1997	Cidades
416	Número de acidentes cai pela metade: os acidentes não param de acontecer, mas o número de vítima de acidentes de trânsito com morte em Brasília no primeiro semestre, em relação ao mesmo período em 1996, baixou de 4,1%, passando de 141 para 81	22/07/1997	Cidades
417	Travessia fatal na Rodoferroviária: motorista atropela rapaz que tentava atravessar a EPIA. Capotamento na L2 Norte causa engarrafamento em frente a colégio	23/07/1997	Cidades
418	Programa para que o trânsito anda na cidade: governo lança "Brasília em Movimento", série de medidas que propõem mudanças de horários em escolas e estacionamento público pago	25/07/1997	Cidades
419	Blitz pára os carros para educar: grupo teatral aprontando mil palhaçadas e abordagem policial se desmanchando em cordialidade	26/07/1997	Cidades

420	Dia do motorista com mortos no trânsito: acidentes aconteceram na BR-020 e na Estrada Parque de Taguatinga entre noite de quinta e a manhã de ontem	26/07/1997	Cidades
421	Moto bate e mata 2 no SAI: Francisca Alves da Silva e Marcelo Siqueira se distraíram e bateram na Kombi e caminhão que estavam quebrados no acostamento	27/07/1997	Cidades
422	Violência multiplicada por sete: motorista atropela família inteira que andava pela calçada no gama. Menina de 12 anos está com traumatismo craniano	229/07/1997	Cidades
423	Pardais caçados: os equipamentos que flagram motoristas em velocidade maior que o permitido na podem mais multar	01/08/1997	Cidades
424	Defensores dos pardais protestam: doutor em trânsito acredita que vidas vão ser sacrificadas. Deputado Luiz Estevão diz que há outros modos de controlar a velocidade	01/08/1997	Cidades
425	Detran e DER tentam suspender limiar: segundo dados do Hospital de Base do DF, a porcentagem de vítimas de acidentes de trânsito com morte no primeiro semestre deste ano baixou de 4,1% para 2,2% passando de 141 em 1996 para 81 neste ano	01/08/1997	Cidades
426	Ao volante e movido a álcool: pesquisa nas emergências dos hospitais vai revelar influência do consumo de bebidas e drogas nos acidentes com vítimas de trânsito	02/08/1997	Cidades
427	Mortes em baixa no DF: estatísticas do diretor do Detran, Luis Miura, mostram que caiu também o número de acidentes de trânsito	04/08/1997	Cidades
428	Ciclista morre atropelado por ônibus: Wolner de Almeida pedalava com colega na DF-001 quando foi atingido por motorista da TCB. Morreu a caminho do hospital	05/08/1997	Cidades
429	Velocidade média aumenta nas ruas: Detran e DER registram aumento de até 18% no número de carros acima do limite de velocidade desde que pardais foram desligados	06/08/1997	Cidades
430	Pânico em acidentes na BR-070: cheque entre 2 ônibus e Brasília fere 5. Um dos coletivos, com 50 passageiros, saiu de estrada e caiu em uma rampa	07/08/1997	Cidades
431	Pardais de volta: eles estão ligados outra vez e recomeçam hoje a multar os motoristas apressados de Brasília	07/08/1997	Cidades
432	Os pardais estão de volta: por decisão da justiça, espões eletrônicos foram religados ontem, mas as multas só valem a partir de hoje	07/08/1997	Cidades
433	Três carros batem no Eixinho Norte: motorista de caminhonete capota depois de frear bruscamente na altura da 205 Norte. Testemunha diz que houve falha de sinalização	07/08/1997	Cidades
434	O valor de uma vida: Fabrício Klein, que atropelou o pedreiro Elias Barbosa no ano passado, terá que pagar R\$ 30 mil de indenização	08/08/1997	Cidades

435	Protesto contra os donos das pistas: revoltados com desrespeitos dos motoristas, ciclistas pedem punição para infratores e preparam campanha de conscientização	10/08/1997	Cidades
436	Carros batem de frente e ferem 5 no lago Sul: José Valdemir Moura, um dos motoristas envolvidos, trabalha na Câmara e havia escapado de tiro de um ladrão pela manhã	13/08/1997	Cidades
437	Acidente na W3 Norte: a conclusão de maneira irresponsável de um carro que o músico Bruno de Oliveira, 22 anos, cansou-lhe sérios problemas	14/08/1997	Cidades
438	Caminhão mata dois na Estrutural: um caminhão atropelou 3 pessoas que esperavam ônibus na Via Estrutural perto do Colégio Vicente Pires	15/08/1997	Cidades
439	Trânsito mata 40% menos em um ano: campanha lançada pelo Correio faz cair a violência nas ruas do DF	17/08/1997	Cidades
440	200 vidas salvas: Em um ano, a campanha pela paz no trânsito diminui muito a violência nas ruas de Brasília	17/08/1997	Cidades
441	Eficiência comprovada: ainda amaldiçoados, os pardais repetem no Brasil uma experiência bem sucedida em vários outros países do mundo	17/08/1997	Cidades
442	Campanha reduz alta velocidade: número de motoristas que desrespeitam limite das pistas caiu de 95% para 1,5%. Mas pedestres ainda são as maiores vítimas	17/08/1997	Cidades
443	Campanha quer criar Dia do Pedestres: Fórum propõe que 15 de setembro entre para calendário como data de homenagem a quem todo o dia se arrisca na travessia das ruas	18/08/1997	Cidades
444	Duzentas mortes a menos no trânsito: governador mostra dados sobre redução da violência no trânsito, que em 1 ano de campanha caiu de 700 para 480 vítimas	18/08/1997	Cidades
445	Ao volante e movido a álcool: pesquisa nas emergências dos hospitais vai revelar influência do consumo de bebidas e drogas nos acidentes como vítimas de trânsito	20/08/1997	Cidades
446	Atropelamento e colisões em fim de semana com dois mortos: duas mortes no trânsito, além de algumas pessoas feridas. Este foi o saldo das ocorrências do final de semana	25/08/1997	Cidades
447	Motorista atropela e abandona vítima: a polícia procura o motorista	27/08/1997	Cidades
448	O desejo de andar dentro da faixa: pistas como os Eixos Norte e Monumental dificultam travessia de pedestres. Governo pretende conscientizar população sobre a lei	29/08/1997	Cidades
449	Ciclistas pedem paz: ainda em recuperação, após ser atropelado, o triatleta Alexandre Monzam liderou passeio ciclístico que pediu respeito aos motoristas	31/08/1997	Cidades
450	Um sinal para atravessar na faixa: pedestre terá que acenar com as mãos antes de fazer a travessia. Motoristas devem repetir o gesto para evitar acidentes	03/09/1997	Cidades

451	Respeito à vida sobre duas rodas: crianças alertam motoristas para terem mais atenção com ciclistas. Carros e bicicletas se envolveram em 347 acidentes este ano	05/09/1997	Cidades
452	Acidente na Estrutural pára trânsito: batida provocou engarrafamento de 7 quilômetros. Fluxo de carros voltou ao normal 5 horas depois do choque	06/09/1997	Cidades
453	Embriaguez ao volante: dados do IML revelam que 70% dos atropelados e mortos em colisão no trânsito estavam alcoolizados	07/09/1997	Cidades
454	Uma nova caminhada pela Paz no Trânsito: Fórum Permanente discute rumos e números da campanha em seminário. Organizadores programam passeatas no Parque da Cidade	07/09/1997	Cidades
455	Duas pessoas morrem e 3 ficam feridas em Brazlândia: um acidente envolvendo 4 carros no início da noite de sábado causou a morte de 2 pessoas	08/09/1997	Cidades
456	Bêbados matam e ferem ao volante: motoristas embriagados causam mais duas tragédias na guerra do trânsito. Quatro das vítimas foram atropelados na calçada	09/09/1997	Cidades
457	Ciclistas desconhecem paz no trânsito: 31 atletas morreram em acidentes este ano. Uso de equipamentos de segurança diminui riscos de choque com carros nas ruas	10/09/1997	Cidades
458	Grande festa para tornar o trânsito mais civilizado: nova edição da caminhada promete repetir, no dia 21, o sucesso da manifestação que reuniu 25 mil pessoas no Eixão em 1996	11/09/1997	Cidades
459	Coquetel da morte no trânsito: maioria das vítimas de trânsito chega dos hospitais no fim de semana. Consumo álcool está ligado a mortes em acidentes	12/09/1997	Cidades
460	Pela Paz no trânsito: vamos comemorar um ano de Paz no trânsito	12/09/1997	Cidades
461	Faixas ganham reforço de sinalização: Detran instala 1,6 mil placas de alerta a motoristas nas passagens de pedestres para aumentar a segurança no trânsito	13/09/1997	Cidades
462	Vidas salvas nas Campanhas: caminhada pela Paz no Trânsito faz um ano e será reeditada dia 21 para comemorar redução de acidentes	14/09/1997	Cidades
463	Brasilienses voltam às ruas pela Paz no Trânsito: a primeira caminhada aconteceu há um ano, no dia 15 de setembro de 1996, reunindo 25 mil pessoas no Eixão	14/09/1997	Cidades
464	Caminhada com Abraço no Parque: carros antigos, motos e bicicletas vão participar da manifestação do dia 21 para pedir prudência a motoristas e pedestres	14/09/1997	Cidades
465	Caminhada do Correio é tema de livro: Alunos de Comunicação da UNB resumem em 104 páginas o poder de mobilização do jornalismo cívico numa causa pela vida	14/09/1997	Cidades

466	Travessia arriscada na 111 Norte: recém pintada, faixa de pedestre próxima de barreira eletrônica, surpreende motoristas e irrita moradores dos blocos mãos próximos	15/09/1997	Cidades
467	Campanha do Correio é tema de livro: alunos de comunicação da UNB resumem em 104 páginas o poder de mobilização do jornalismo cívico numa causa pela vida	16/09/1997	Cidades
468	O medo não atravessa na faixa: morte de menina de 12 anos no meio da pista em Ceilândia, reforça o temor dos pedestres diante da sinalização no asfalto	17/09/1997	Cidades
469	Motoristas será choque: estudantes aprendem no Hospital Sarah Kubitschek a ser prudentes no trânsito antes mesmo de tirar carteira	17/09/1997	Cidades
470	Seminário debate redução de acidentes: por que se diz que a campanha de redução de acidentes poupou de 200 a 220 vidas?	17/09/1997	Cidades
471	Duzentas mortes a menos no trânsito: governador mostra dados sobre redução da violência no trânsito, que um ano de campanha caiu de 700 para 480 vítimas	18/09/1997	Cidades
472	Cidadão do trânsito: Campanha faz surgir nova categoria de motoristas mais conscientes, mais educada e melhor preparada ao volante	18/09/1997	Cidades
473	Seminário condena impunidade: especialistas e interessados em humanizar o trânsito debatem acidentes e criticam complacência da lei com assassinos do asfalto	19/09/1997	Cidades
474	Luta contra a violência deve continuar: a violência nas ruas diminui, mas ainda há um longo caminho pela frente	19/09/1997	Cidades
475	Brasilienses pedem paz no trânsito: um ano depois da passeata que levou 25 mil pessoas ao Eixão, os brasilienses voltam a se reunir para pedir paz no trânsito	20/09/1997	Cidades
476	A paz invade o parque: a caminhada pela paz no trânsito reunirá milhares de manifestações no Parque da Cidade, a partir das 9h da manhã	20/09/1997	Cidades
477	Três mortos na Estrada de Formosa: acidente deixa mais 2 feridos. Em Planaltina, ciclista é atropelado no canteiro central da pista depois da colisão de veículos	20/09/1997	Cidades
478	Caminhada pela paz no Trânsito: os brasilienses têm um compromisso com a paz hoje	21/09/1997	Cidades
479	Dia de celebrar campanha pela paz no Trânsito: a caminhada para lembrar a redução de acidentes inicia às 9h, no Parque da Cidade. Em 1 ano, 200 vidas foram poupadas	21/09/1997	Cidades
480	Brasilienses vão ao parque pedir paz no trânsito: uma revoada de 200 pombos abriu ontem, no Parque da Cidade, a caminhada que marcou um ano de Campanha pela Paz no Trânsito	22/09/1997	Cidades

481	Campanha mudou postura do brasiliense: o coordenador do Fórum permanente pela Paz no Trânsito, David Duarte Lima, destacou o apoio de governo na campanha, mas disse que a manifestação ganha importância por ser uma iniciativa da sociedade	22/09/1997	Cidades
482	Pausa para tomar fôlego: participantes da segunda caminhada pela Paz no Trânsito comemoraram resultados, mas dizem que conquistas não acabaram	22/09/1997	Cidades
483	Paz nas ruas: o novo Código nacional de Trânsito entra em vigor dentro de 4 meses. Multas de até R\$ 819 são as armas do código para reduzir a violência nas estradas T	24/09/1997	Cidades
484	STF mantém pardais sem placa de aviso: governo do DF não terá que apontar os radares eletrônicos do trânsito como era determinado por uma lei distrital	26/09/1997	Cidades
485	Semana do trânsito termina com teatro: no encerramento da Semana do Trânsito, ontem, a Polícia Rodoviária Militar em parceria com o DER promoveu uma passeata no Eixão Rodoviário Sul, com estudantes da rede pública. O evento foi finalizado com um teatrinho feito por policiais que integram o Grupo de Teatro Rodovia	26/09/1997	Cidades
486	A dura missão de quem tem que atravessar o Eixão Norte: morador coleciona fotos com acidentes no local e consegue apoio para lei que prevê a reabertura das passarelas subterrâneas	27/09/1997	Cidades
487	Atropelador fujão é preso após caçada em Taguatinga: Marcelo Gramado, 19 anos, atropela na Avenida Sandu o estudante Huber Vilela, de 15 anos e foge. PM o persegue e prende	30/09/1997	Cidades
488	Trânsito mata dois por atropelamento: o trânsito faz mais vítimas em Brasília	01/10/1997	Cidades
489	Acidente mata médica: a reumatologista Marcionilda de Nóbrega trabalhou durante 27 anos no Hospital de Base. Seus colegas não conseguiram salva-la	02/10/1997	Cidades
490	Protesto na Rodovia da Morte: moradores do Condomínio Prive fecham a BR-070 pedindo fim dos atropelamentos. Pedestres querem construção de passarelas	11/10/1997	Cidades
491	Acidente na Torre fere mendiga: mulher entrou correndo na pista e foi colhida por um Gol. Ela está internada no HUB e seu estado inspira cuidados	12/10/1997	Cidades
492	Motoristas evitam multa nos retornos: presença da polícia e medo de punição acabam com manobras imprudentes de “espertinhos” e fura-filas na W3 Norte	14/10/1997	Cidades
493	Faixa de pedestre ganha iluminação: Detran começou ontem a instalação de postes nas avenidas L1 e W1, que separam quadras 100, 200, 300 e 400 na Asa Sul	18/10/1997	Cidades
494	Atropelamentos em Planaltina, Taguatinga e na W3 Norte: de janeiro a outubro deste ano foram 6012 vítimas de acidentes de trânsito na cidade, em ocorrências registradas pelo Hospital de Base do DF (HBDF)	06/11/1997	Cidades

495	Pedestre que atravessa na faixa é atropelado: Ismael Marques, 27 anos, achava que estaria em segurança se atravessasse pela faixa de pedestre a pista QNF 8 em Taguatinga. Enganou-se	08/11/1997	Cidades
496	Atropelado na faixa: montador de cenários é vítima da imprudência de um motorista que não respeitou passagem de pedestre em Taguatinga	08/11/1997	Cidades
497	Pedestre terá nova proteção: Detran vai instalar adesivos com palavra Olhe para melhor sinalização nas faixas, respeitadas pela maioria dos motoristas	08/11/1997	Cidades
498	Afinal, qual a velocidade máxima? Mudança constante das placas de limite no trânsito deixa motorista confuso e sem saber como dirigir sem ser multado pelo Detran	09/11/1997	Cidades
499	Batida de ônibus fere 11: acidente no Pistão Sul em Taguatinga foi provocado por imprudência de motorista da Riacho Grande no asfalto molhado	15/11/1997	Cidades
500	Um ano de pardal e 100 mortes a menos: sensor eletrônico multou 107 mil veículos, menos de 1% da frota, reduziu velocidade média e ajudou a diminuir estatística local	19/11/1997	Cidades
501	Quando as faixas atrapalham: em Taguatinga, algumas áreas de proteção ao pedestre estão fora do lugar, ameaçam a vida do pedestre e prejudicam trânsito	22/11/1997	Cidades
502	Erro fatal e sem retorno: manobra em local proibido causa colisão entre Omega e motocicleta e a morte de 2 pessoas próximo ao Jaburu	24/11/1997	Cidades
503	Para acalmar loucos do trânsito: Detran vai alertar motoristas nas festas natalinas do perigo de se dirigir bêbado para tentar evitar aumento de acidentes	09/12/1997	Cidades
504	Três mortos nas Sete Curvas: dois acidentes no trecho mais perigoso da BR-060 provocaram um engarrafamento de 13 quilômetros. Foram 7 vítimas no local	14/12/1997	Cidades
505	Muito carro para poucas avenidas: o trânsito está cada dia mais congestionado em vários pontos da cidade e o tombamento do Plano Piloto impede que ruas sejam alargadas	16/12/1997	Cidades
506	Acidente mata dois e fere 6 na saída da Estrutural: um Fiat 147 levava 8 pessoas e entrou na preferencial. Foi colhido por um caminhão de transporte de combustível	20/12/1997	Cidades
507	Dois meninos feridos gravemente no trânsito: Gabriel foi atropelado por um ônibus e teve traumatismo craniano. Rafael estava no carro da mãe que bateu num barraco	29/12/1997	Cidades
	Total em 1997: 267		
	Total geral: 507		

Anexo B

Correio Braziliense,
Opinião pág. 14, sábado,
7 de setembro de 1996.

Uma causa ecumênica

A impressionante adesão da sociedade de Brasília à campanha deflagrada por este jornal por paz no trânsito evidencia que essa é uma das mais sérias demandas coletivas contemporâneas. O fenômeno não é apenas local — é nacional.

Mata-se e morre-se com espantosa naturalidade no trânsito brasileiro, um dos mais violentos do planeta. A sociedade, esporadicamente, ergue-se em protesto, mas, a seguir, retorna à postura passiva de rotina. Não se trata de indiferença, mas de sentimento de impotência diante de desafio que exige bem mais que a força da indignação. É preciso ação articulada e união.

E é isso que esta campanha pretende propiciar, com a mobilização da sociedade de Brasília, em passeata por paz no trânsito, marcada para o próximo dia 15. Nela, estarão envolvidas as mais diferentes instituições da sociedade civil, em defesa do mais elementar direito da cidadania: a vida.

É preciso ampliar os horizontes dessa discussão, dar-lhe maior conteúdo prático. Sempre que se analisa a patologia do trânsito brasileiro, pensa-se na imprudência do motorista, na ineficácia punitiva do Estado e na escassez de ação pedagógica. Tudo isso é real e exige providências. Mas não é só.

Há um aspecto fundamental, raramente abordado, que está na base do proces-

so: a necessidade de engajamento das montadoras de automóveis. O grande *fetiche* do *marketing* da indústria automobilística é, há décadas, a velocidade — não a segurança. Toda a mística criada pela publicidade busca valorizar esse quesito, que, no entanto, está na origem da maioria dos acidentes.

A cada lançamento de novo modelo de automóvel, a publicidade se esmera em louvar-lhe a facilidade cada vez maior com que atinge altas velocidades, bem maiores que o limite estabelecido em lei. A velocidade máxima no trânsito é de 80 quilômetros. O projeto do novo Código Nacional de Trânsito, a ser votado pela Câmara em breve, aumenta esse limite, nas estradas, para 110 quilômetros.

No entanto, exalta-se, nos modelos lançados a cada ano, a capacidade de desenvolver velocidades bem maiores — e ilegais. Há aí um contra-senso, que ainda não foi devidamente abordado pelas autoridades do trânsito. Que adianta estabelecer ações pedagógicas e punitivas junto ao usuário se, na ponta inicial do processo, mantém-se o culto a valores suicidas?

Somente articulada e unida, a sociedade terá meios de enfrentar tal desafio, cujos danos, crescentes e continuados, equivalem aos de conviver com uma guerra civil crônica. A repercussão positiva e a adesão entusiástica à campanha que sustentamos nos autorizam a olhar o futuro com maior otimismo.

Editorial, *Correio Braziliense*, Opinião pág. 30, 1º de setembro de 1996, domingo.

Paz no trânsito

O Senado acaba de dar sua contribuição contra a violência no trânsito: aprovou, na quinta-feira, em primeiro turno, projeto substitutivo ao Código Nacional de Trânsito, tornando-o mais rigoroso em diversos aspectos.

Há, por exemplo, maior rigor na punição ao motorista e na aplicação de multas, extensão a todo o país do uso obrigatório do cinto de segurança, exigência de que os carros possuam encosto para a cabeça e equipamentos de primeiros socorros, e requisitos mais drásticos para a concessão da carteira de habilitação — entre outras coisas.

O mais importante, porém, é o sentido educativo que paralelamente se quer dar ao trato da matéria. O novo Código, cuja votação final, com os destaques, está prevista para o próximo dia 11, estabelece que o Ministério da Saúde fará campanhas sobre primeiros socorros em acidentes e que segurança no trânsito passa a ser disciplina curricular oficial das escolas. Enfim.

O dado mais evidente na tragédia do trânsito brasileiro — sem dúvida, um dos piores de todo o planeta, com um volume anual de vítimas superior ao de muitas guerras convencionais — é a falta de educação do motorista. Mata-se e morre-se em função de falhas elementares de segurança e prudência.

Raras vezes os acidentes acontecem em função de fatalidades — climáticas, topográficas ou outras. Em geral, prevalece a incuria do motorista, a deliberada desobe-

diência às leis do trânsito, o desrespeito ao direito alheio. Há cidades cuja topografia não favorece o uso de automóveis — Ouro Preto, com suas íngremes ladeiras, por exemplo. Não é nelas, no entanto, que se registram estatísticas espantosas de acidentes em série.

É, inversamente, em cidades perfeitamente adaptadas ao automóvel, sinalizadas dentro de padrões sofisticados — e Brasília é o exemplo mais eloqüente desse paradoxo — que o trânsito mostra-se mais anômalo, perigoso e incontrollável. Faltam aí rigor punitivo, ação pedagógica e mobilização comunitária.

A campanha que este jornal empreende pela paz no trânsito tem exatamente este objetivo: mobilizar a comunidade, envolvê-la na solução de questão vital a seu sossego e bem-estar.

Desnecessário repetir números escandalosos, em que prevalecem vítimas jovens. Importa dizer que, mobilizada a comunidade — e o *Correio Braziliense* sente-se honrado e feliz com o retorno que esta campanha está tendo do público —, é possível sensibilizar autoridades e motoristas para uma mudança efetiva de atitude. Paz no trânsito é o lema da campanha, que terá seu ponto alto na passeata comunitária marcada para o dia 15, no Eixão e em Taguatinga.

A eficácia dessa iniciativa depende da participação de todos — e Brasília jamais se omitiu em momentos como esse.

Brasília viva

Todas as cores de Brasília se vestem hoje de branco para dar um basta à violência no trânsito. Crianças, jovens, professores, trabalhadores, empresários, religiosos, funcionários públicos, artistas e políticos vão transformar hoje o Eixão da Morte em Eixão da Vida.

Milhares de pessoas, de todos os matizes políticos e ideológicos, vão marchar pela paz no trânsito, cansadas da execução diária de inocentes, vítimas da impetria e da irresponsabilidade de motoristas que transformaram as ruas em pistas de um imenso autódromo. Para cada três mortos, um é abatido pelo trânsito. Para cada morto, existem 15 feridos. Carros e pedestres vivem num estado de guerra civil não declarada. Não há uma pessoa que não tenha um parente, um amigo ou um conhecido abatido nesse confronto.

Omissos durante tanto tempo diante de tanta violência, os brasilienses finalmente despertaram e partem para a luta.

Nunca se viu antes nesta cidade uma frente tão ampla de cidadãos, em defesa do mais elementar dos direitos humanos: a vida. Brasília jamais se mostrou tão viva. Acostumada a seguir os passos dos grandes movimentos cívicos nacionais, que sempre tiveram por berço Rio e São Paulo, a Capital Federal sai desta vez na frente e

dá uma lição de cidadania para o resto do país.

Conquistada a democracia e restauradas as liberdades fundamentais, resta lutar pela conquista efetiva da cidadania. As alegres cenas de crianças participando de blitz ao lado de agentes do Detran, ajudando a reeducar nossos motoristas e portando faixas pedindo moderação, colocam no palco atores-mirins numa comovedora lição de civismo.

É preciso mudar, restaurar princípios básicos de convivência e civilidade, sem os quais a vida não faz sentido. A presença maciça da comunidade nessa manifestação é decisiva para torná-la marco de radical mudança - de mentalidades e de práticas. Não deixe de comparecer, em defesa de seus direitos fundamentais.

Basta de sermos obrigados a conviver diariamente com um dos trânsitos mais violentos do mundo. Basta de assistirmos ao espetáculo trágico de motoristas enfurecidos que tornaram ruas largas e descongestionadas em palco de exacerbação do individualismo e de total desrespeito ao próximo. Basta de pais sobressaltados sem saberem se seus filhos voltarão inteiros para casa. Basta de termos o trânsito de nossa cidade entre os mais truculentos do mundo. Basta de mortes de inocentes! Viva a vida! Viva, Brasília!

Editorial, *Correio Braziliense*, Opinião pág. 28, 15 de setembro de 1996, domingo, dia da Caminhada pela paz no trânsito.

Asfalto selvagem

A inoperância dos controles eletrônicos de velocidade, à força de demanda proposta à Justiça, já mostrou a sua face monstruosa. Estatísticas divulgadas por este jornal mostram que o número de acidentes, média de 13 a 17 por dia, cresceu para 25 e 27, depois que os chamados *pardais* foram desativados para efeito de aplicação de multas. O afrouxamento da contenção social trouxe de volta às pistas aqueles que, no passado recente, transformaram o trânsito em passarelas da morte.

Em cinco dias, entre 15 e 20 de maio, as mortes por atropelamento e colisões (dez) foram iguais às registradas entre 1 e 14 do mês. Trata-se de crescimento estatístico alarmante, com tendência a elevar-se, se o sistema de infrações captadas pelos radares não for retomado de imediato. Nenhuma razão de ordem material, por mais consistente que seja, é suficiente para justificar a neutralização de meios indispensáveis a assegurar a vida de milhares de pessoas.

E, triste constatação, os números aqui enfocados mostram que o trânsito voltou a matar com a mesma intensidade anterior. Não é admissível transigir com o retrocesso, que já se expressa pela exposição da vida aos transgressores das convenções sociais amparadas na lei. Como também inaceitável é deixar os de boa-fé, porém ignorantes, ingressarem na corrente da morte. É para aonde leva o exercício de direção perigosa, conseqüente ao excesso de velocidade, ultrapassagens temerárias, tráfego na contra-

mão, corte de sinais e outras barbaridades.

Não se deve esquecer de que a população de Brasília veio às ruas para clamar pelo desarme da violência e em favor da solidariedade humana no trânsito. Sociedades civis, organizações classistas, entidades de defesa das prerrogativas de cidadania, clubes associativos, escolas, movimentos populares, partidos políticos, enfim a representação mais autêntica da sociedade atuou de forma entusiástica para pôr fim à selvageria no asfalto.

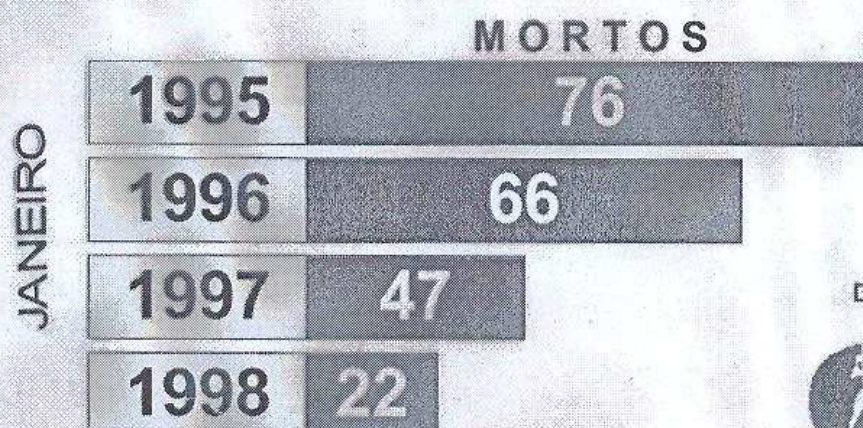
Este jornal, conforme o testemunho de seus leitores, desempenhou papel importante na mobilização, tanto pela abertura do tema ao debate, quanto pela orientação da opinião pública. Agiu, e continua a agir, com a consciência plena de que o faz no cumprimento de deveres inerentes ao exercício da liberdade de imprensa, o primeiro dos quais a defesa da sociedade.

Malbaratar esforço com tamanha dimensão ou mesmo deixá-lo no segundo plano das inquietações públicas é comportar-se de forma conivente com modelos sociais desumanos, onde a morte, tantas vezes repetida, acaba por anestesiar os sentimentos de solidariedade. Portanto, já passa da hora de superar a guerrilha jurídica que impede o funcionamento dos controles eletrônicos, para que o trânsito flua dentro de conceitos civilizados. O contrário disso é concordar em que a o sacrifício da vida ou a mutilação das pessoas seja um preço razoável à sustentação de pontos de vista discordantes. Os *pardais* devem voltar já para velar pela vida.

Anexo C



PLACAR DA VIDA PAZ NO TRÂNSITO



DETRAN / DER-DF



GOVERNO
DO DISTRITO
FEDERAL

GDF

Em defesa da vida

FONTE: GDF/SSP/PCDF/IML

VAMOS ZERAR ESTE PLACAR

Anexo D

Universidade de Brasília
Decanato de Extensão



DECANO - 2204

Secretaria - 2610

Diretoria Técnica - DTE - 2612 - 2613

Escola de Extensão - EXE - 2777

Casa da Cultura da América Latina - CAL - 321-5811

OF. DEX N° /96

Brasília, 03 de dezembro de 1996

Senhor Professor,

A Universidade de Brasília (UnB), pela especificidade de suas funções e pelo credenciamento acadêmico e social no DF foi chamada a assumir a coordenação da Comissão do "Movimento pela Paz no Trânsito".

A UnB poderá contribuir com projetos de educação, de pesquisa básica e de estudos, de eventos e cursos de formação e de discussão temática, e de soluções técnicas na área de engenharia do trânsito, envolvendo alunos e professores.

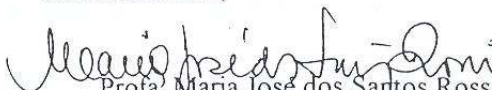
Uma das providências imediatas será a definição de objetivos e metas específicos, a serem alcançados pelo programa a curto prazo, dentro dos próximos seis meses. As primeiras iniciativas devem visar a diminuição da velocidade, redução do número de acidentes, redução dos custos sociais e econômicos destas ocorrências e com o bem estar da população. Para isto devemos definir as estratégias a serem desenvolvidas objetivando alcança-los.

A UnB contará com a participação efetiva do mestrado em transportes urbanos da Engenharia Civil, além de outros setores como o Instituto de Psicologia, a Faculdade de Educação, o Instituto de Artes e a Faculdade de Saude/DSC, coordenados pelo Decanato de Extensão.

Convidamos a Universidade Católica de Brasília e outros Institutos Superiores de Ensino que queiram participar do programa, dada a sua relevância.

Assim, convocamos o prezado colega a participar de uma reunião no Decanato de Extensão no dia 11 de dezembro de 1996 às 16 horas.

Atenciosamente,


Profa. Maria José dos Santos Rossi
Decano de Extensão

Ilmo. Sr.
Prof. LUIZ SIVERES
Pró-reitoria de Extensão
Universidade Católica de Brasília.
Fax - 356 1800



ANEXO AO OFÍCIO DEX 74 /96

RELATÓRIO/SÍNTESE DA REUNIÃO DO GRUPO PELA PAZ NO TRÂNSITO EM 19/2/96

Em 19 de dezembro de 1996 estiveram presentes na reunião, no Salão da Reitoria da UnB, Maria José dos Santos Rossi (Decanato de Extensão/UnB); R. Victor Pavarino Filho (S. Transportes); Luiz Siveres (Universidade Católica de Brasília); J. Matsuo Shimoishi (Mestrado em Transportes Urbanos ENC/UnB); Maria Alice P. Jacques (Mestrado em Transportes Urbanos ENC/UnB); Rogério Leão (SSP/DF); Fábio Resende S. Transportes) Nazarene Affonso (S. Transportes) e Ismar Cardona (Correio Braziliense).

1. Conforme deliberações do último encontro do grupo:
 - Sr. Ismar Cardona apresentou proposta de um calendário de eventos para 1997, feito em parceria com o representante da CUT;
 - O Professor J. Matsuo apresentou proposta preliminar do questionário com entrevistas a se realizar pelo IEL.
2. Na reunião foi acordado a criação de um Fórum Permanente pela Paz no Trânsito com a participação mais ampla de setores da sociedade;
3. Foi acordado que caberá à Universidade de Brasília, por meio do Decanato de Extensão, representado pela Decana Professora Maria José dos Santos Rossi, a coordenação do Fórum, cabendo ao representante do Ateliê de circulação da Secretaria de Transportes do DF a Secretaria Executiva do Fórum;
4. Os representantes da secretaria de Transportes e da Universidade de Brasília avaliaram positivamente o encontro com a comunidade do Lago Sul, em sua Administração Regional, como aplicação concreta dos objetivos do Fórum devendo tais eventos se repetirem em outras ocasiões;
5. Tendo em vista que o fator limites e controle de velocidade gerou farta discussão na reunião com a Comunidade do Lago Sul, foi sugerido à Professora Maria Alice que produzisse um artigo com abordando tecnicamente os fundamentos das regulamentações dos limites de velocidade, considerando-se a função das vias e outros aspectos procurando espaço na mídia para sua publicação, com o Sr. Ismar Cardona;
6. Foi deliberado que, além de convite formal, feito pela coordenação, convidando a participarem do Fórum:
 - O Sr. Ismar Cardona fará os contatos com representantes da mídia e o Movimento Ecológico das Igrejas;
 - A Professora Maria José fará contato com Professores e grupos ligados à UnB (Prof. Tânia Montoro/Grupo da Comunicação e Mobilização Social da UnB, Núcleo de Estudos afro-brasileiras, Prof. David Duarte da Faculdade de Saúde e Abraspe, Núcleo de Estudos pela Paz e Direitos Humanos);
 - O Professor Luiz Siveres fará contato com a Arquidiocese de Brasília.
7. A Coordenadoria e Secretário Executivo do Fórum deverão reunir-se em 23/12/96 com o intuito de avaliarem as atividades do grupo e discutirem a pauta e as próximas atividades nas reuniões seguintes;
8. Foi acordado que o próximo encontro do grupo deverá ocorrer no dia 16 de janeiro de 1997.

Em tempo: horário 16 horas

Ofício



Of. DEX N° 74 / 96

Brasília, 30 de dezembro de 1996.

Prezado Senhor,

Desde meados deste ano Brasília vem vivendo um intenso debate em relação a questão da violência do trânsito na cidade, desencadeada principalmente por campanhas e intervenções da mídia e governo locais.

As campanhas e movimentos por providências tomaram as ruas e, de forma bastante espontânea e cidadã, receberam adesão de diversos setores da comunidade, cientes da gravidade do fato em Brasília, capital de um país que também ostenta recordes infelizes, no tocante aos sinistros do trânsito urbano e rodoviário.

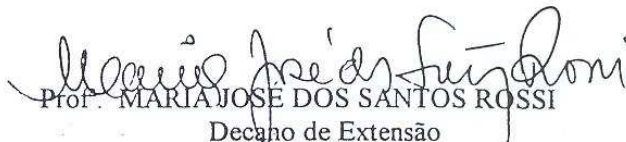
Independente das controvérsias que possam ter sido geradas a partir de então, a comunidade demonstrou clara disposição em ser participe nas ações referentes ao trânsito, agindo e manifestando-se de uma forma ou de outra sobre o tema.

A Universidade de Brasília, pela natureza da instituição, foi convidada, pela Secretaria de Transportes do Distrito Federal a coordenar um Fórum permanente pela Paz no Trânsito, composto por representantes da comunidade, do governo, imprensa e instituições desejosas de interferir nas discussões e ações concernentes ao assunto.

Ciente do valor de sua colaboração nas proposições e deliberações deste Fórum, o Decanato de Extensão da Universidade de Brasília, na posição de coordenador dos trabalhos, tem a honra de convidar Vossa Senhoria a participar do grupo.

Informamos que a reunião do Fórum dar-se-á aos 16 de janeiro de 1997 no Decanato de Extensão, situado no prédio da Reitoria, no Campus Universitário Darcy Ribeiro, onde contamos com sua presença, estando disponíveis para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,



Prof. MARIA JOSE DOS SANTOS ROSSI
Decano de Extensão

Ilmo. Sr.

em tempo: horário 16 horas

Ofício

Anexo E

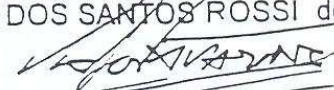
ATA DA PRIMEIRA REUNIÃO DO FÓRUM SOBRE A PAZ NO
2 TRÂNSITO, REALIZADA EM ~~16 DE JANEIRO DE 1997~~. Aos 16 de

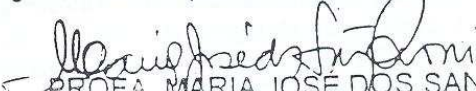
3 janeiro de 1997, na Sala de Reuniões da Reitoria da Universidade de Brasília;
4 reuniram-se os membros do Fórum sobre a Paz no Trânsito, conforme acordado em
5 reunião do GRUPO DO PROGRAMA PAZ NO TRÂNSITO, que precedeu a criação do
6 Fórum. A reunião presidida pela Decano de Extensão Profa. Maria José dos Santos
7 Rossi (Decanato de Extensão da UnB) e secretariada POR R. VICTOR PAVARINO
8 FILHO (Ateliê de Circulação da Secretaria de Transportes / GDF) teve início às
9 16h15. Estiveram presentes, além dos acima citados o PROF. JOSÉ MATSUÔ
10 SHIMOISHI e PROFA, MARIA ALICE P. JACQUES, ambos do Mestrado em
11 Transportes Urbanos - Departamento de Engenharia Civil - ENC / UnB); ISMAR
12 CARDONA (Editor de Opinião do Correio Braziliense); FÁBIO RESENDE (Chefe de
13 Gabinete da Secretaria de Transportes do GDF); CLÁUDIA BEATRIZ AGUEDA /
14 Conselheira da Comissão de Justiça e Paz / Comissão de Justiça e Paz / CNBB);
15 PROFA. TÂNIA MONTORO (Faculdade de Educação / UnB); CECÍLIA ROCHA (Vice-
16 Presidente da Federação Espírita); PROF. DAVID DUARTE LIMA (Departamento de
17 Saúde Coletiva FS/UnB); PROF.. MESSIAS COSTA (Departamento de
18 Planejamento e Administração - PAD/FE/UnB); PROFA. TÂNIA FERNANDES
19 (Coord. De Extensão / Letras - LET/UnB); EMBAIXADOR NESTOR S. LIMA e
20 EDILSON PEDROSA (Associação Braziliense de Pedestres - ABRASPE);
21 SEBASTIÃO LUIZ DA SILVA (Gerência de Educação - GEDUC/DETRAN/DF);
22 CORONEL PEDRO JOSÉ FERREIRA TABOSA (Comandante do 3º Batalhão/UnB);
23 LUIZ ANTONIO RODRIGUES (Serviço de Segurança e Fiscalização -
24 SSF/PRC/UnB); MAURA GARCIA ESTEVAM (LBV); Prof. Hartmut Günther
25 (PSI/Ambiental/UnB); TENENTE HENRIQUE MEDEIROS VERÇOSA (Policiamento
26 da UnB/DAC); HELENA VASCONCELOS (Centro de Pesquisas - Hospital Sarah);
27 TENENTE CORONEL RENATO AZEVEDO (C... BPTRAN/PM-DF); HEILADIR P.
28 COELHO (Serviço de Esporte e Lazer - SEL/DAC/UnB); EDEIJAVÁ RODRIGUES
29 LIRA (Decanato de Assuntos Comunitários - DAC/UnB); PROF. GLÁUCIO SOARES
30 (Centro de Pesquisa Pós da América Latina e Caribe - CEPPAC/UnB); IVONE

79

31 KAURIC DE CAMPOS (Assessora da Decano de Extensão), bem como alun
32 acompanhantes dos participantes. Após a apresentação dos participantes
33 presidente da reunião resumiu os propósitos do Fórum e apresentou proposta
34 pauta, juntamente com a remissiva das últimas reuniões do GRUPO DO PROGRAMA
35 PAZ NO TRÂNSITO, que precedeu o Fórum. Na pauta sugeriu-se os pontos:
36 Discussão sobre a proposta do calendário de eventos apresentada pela CUT/DF
37 pelo SR. ISMAR CARDONA (Correio Braziliense); 2 - Discussão sobre a participação
38 de passageiros de automóveis e coletivos no processo de segurança no trânsito
39 sugerida pelo MAJOR JUAN (SSP/DF); 3 - Educação para o trânsito (HELENA
40 VASCONCELOS, EDUARDO BIAVATTI / Hospital Sarah); 4 - Ética no Trânsito
41 (EMB. NESTOR LIMA - ABRASPE). Chamado o primeiro ponto da pauta, a palavra
42 foi dada ao SR. ISMAR CARDONA, que disse da necessidade da mobilização da
43 comunidade após o impacto do evento deflagrado pelo Correio Braziliense, visando a
44 continuidade da campanha, não só pelo GDF, sugerindo para atingir um universo
45 maior, a veiculação da Campanha na Internet via Home Page da UnB, e pediu
46 sugestões quanto ao calendário de eventos. O PROF. DAVID DUARTE LIMA
47 sugeriu que tal calendário fosse atrelado a temas como carnaval (consumo de
48 álcool); volta às aulas (perigos para alunos/crianças); férias (revisão/manutenção de
49 veículos) etc. Sugeriu também a abordagem dos temas pelas várias instituições; o
50 que obteve a concordância dos presentes. A este respeito o PROF. MATSUO propôs
51 que se iniciasse pela abordagem do evento do Carnaval; FÁBIO RESENDE lembrou
52 ser possível o empenho da Secretaria de Comunicação do GDF; o PROF. GÜNTHER
53 propôs o Slogan "*Brinque no Carnaval, não chore no funeral*" e recomendações
54 em frases em cada folha de jornal e mensagens com caracteres corridos na TV. A
55 PROFA. TÂNIA FERNANDES propôs leques e chapéus de papel com tais
56 mensagens bem com folders a serem distribuídos para o carnaval, ocasião em que
57 apresentou como exemplo folders produzidos para uma campanha realizada com
58 sucesso no Rio Grande do Sul, reforçando sua idéia. Representantes da LBV
59 dispuseram-se a contribuir com slogans em radiodifusão. O PROF. DAVID lembrou
60 da necessidade de oferecerem-se alternativas concretas às restrições ao uso do

álcool como o exemplo de uma possível propaganda onde um grupo de quatro amigos, em que cada um ficaria sem beber em um dos dias (rodízio), para poder conduzir os outros no carro: ou o incentivo ao uso do taxi. O PROF. GÜNTHER propôs a colocação de ônibus gratuitos da TCB nos dias de carnaval, o que foi refutado por FÁBIO RESENDE, explicando que há leis que proibem tal cessão de ônibus da TCB, pelo número excessivo de solicitações de gratuidade que a empresa recebe. FÁBIO RESENDE também propôs que se criassem uma comissão para que se aprofundassem e operacionalizassem as medidas propostas, o que foi encaminhado pela presidente da reunião. A comissão proposta formou-se com a participação de DAVID DUARTE LIMA (Coordenador); ISMAR CARDONA; PROF. GLÁUCIO SOARES ; MAURA GARCIA ESTEVÃO; TENENTE CORONEL AZEVEDO; TÂNIA FERNANDES; CECÍLIA ROCHA e LORENA (aluna do Prof. GLÁUCIO SOARES). Com a palavra o PROF. MESSIAS COSTA questionou a colocação dos problemas relativos ao trânsito e enfatizou a necessidade de diagnósticos para que se possa estabelecer objetivos e determinar-se estratégias. Disse ainda que não fora questionada a forma da fiscalização realizada pelo GDF, e exemplificou com a figura do policial americano, como um policial que possui atribuições diversas. A este respeito o Ten. CEL. AZEVEDO diz que, em verdade, há deficiência de informação sobre tal fato, pois, nos Estados Unidos existem forças policiais diversas com atribuições específicas, e citou exemplos. O Ten. Cel. disse das limitações e dificuldades do policiamento em nossa realidade. SEBASTIÃO LUIZ SILVA falou sobre o impacto da propaganda nas TV's, mas ressaltou o custo elevado. Questionou também a eficácia dos folders/pamfletos com excesso de informações e lembrou da inconveniência causada pelo lixo, tendo em vista campanhas do GDF por uma cidade mais limpa. Foi feita também a sugestão do convite a representante do Hospital de Base no Fórum. O segundo ponto da pauta foi remetido para próximo encontro do Fórum, uma vez que o proponente do assunto encontrou-se impossibilitado de comparecer na reunião. Passado ao terceiro ponto, HELEN VASCONCELOS discorreu sobre a experiência do Centro de Pesquisas do Hospital Sarah com adolescentes infratores, ressaltando que a informação científica sobre fatos do trânsito, oferecida, possui a eficácia que a imposição de códigos e leis não

92 fazem. O PROF. DAVID DUARTE LIMA questionou a pertinência da abordagem da
93 educação para o trânsito do DETRAN sugerindo que o GDF deveria buscar o auxílio
94 de especialistas. Pedindo a palavra, FÁBIO RESENDE respondeu que o GDF está
95 aberto a discussões e aceita as contribuições. Disse ainda que a própria participação
96 do GDF no Fórum demonstra sua vontade de fazer um bom trabalho. Foi proposto
97 pela presidente a criação de mais uma comissão para aprofundar-se no assunto, em
98 um grupo onde participarão HELENA VASCONCELOS (Coordenadora); ABELARDO
99 e VÂNIA (alunos do Prof. Ghunter); TÂNIA MONTORO; SEBASTIÃO LUIZ DA SILVA
100 MESSIAS COSTA e LORENA (aluna do Prof. Gláucio Soares). FÁBIO RESENDE
101 lembrou a necessidade de discutir-se no Fórum não somente aspectos da educação
102 formal mas o envolvimento de instituições como sindicatos ou instituições religiosas
103 exemplificando com a lembrança da moção sobre a Paz no Trânsito em uma missa
104 dominical, em uma prece ou outras manifestações de cada orientação religiosa. Com
105 a palavra, HEILADIR disse da necessidade de se educar para o trânsito nas escolas.
106 O PROF. GÜNTHER afirmou que medidas a serem executadas devem ter seus
107 resultados avaliados corroborado pelo PROF. DAVID DUARTE LIMA afirmando que
108 só há efeitos na educação para o trânsito quando há mudança de comportamento. A
109 este respeito HELENA VASCONCELOS questionou a possibilidade de medir-se tais
110 resultados. Foi sugerido pela presidência que o assunto fosse aprofundado na
111 comissão de educação. Cumprindo o quarto ponto da pauta, o EMBAIXADOR
112 NESTOR LIMA discorreu sobre Ética de Trânsito no Brasil, deixando publicação de
113 sua autoria a respeito do tema a disposição da secretaria do Fórum. As 18h20
114 encerrou-se o encontro com a indicação da segunda reunião do Fórum para o dia 30
115 de janeiro, às 16 horas., quando serão avaliadas as atividades deliberadas e outros
116 pontos deverão ser abordados. Findo os trabalhos a COORDENADORA E
117 PRESIDENTE DO FÓRUM PROFA. MARIA JOSÉ DOS SANTOS ROSSI determinou
118 que eu, ROBERTO VICTOR PAVARINO FILHO, 
119 lavrasse a Ata dessa reunião, que segue assinada pela Coordenadora do Fórum.

120
121

PROFA. MARIA JOSÉ DOS SANTOS ROSSI
Decano de Extensão

Anexo F

Universidade de Brasília
Decanato de Extensão
Fórum Permanente pela Paz no Trânsito



COMISSÃO PAZ NO TRÂNSITO

LISTA DE PRESENÇA

DATA : 07/10/97
HORÁRIO : 16 HORAS
LOCAL : SALÃO DA REITORIA - UNB

NOME	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
ROBERTA DECK	SEC. DE TRANSPORTE	
LUIZ SÉVERES	UNIV. CATÓLICA DE BRASÍLIA	<i>Luiz Séveres</i>
JOSÉ MATSUO SHIMOISHI	MTU/ENC/ UNB	
MARIA JOSÉ DOS SANTOS ROSSI	DEX/UnB	<i>Maria José dos Santos Rossi</i>
ROGÉRIO LEÃO	SSP/DF	
FÁBIO RESENDE	ST/DF	
NAZARENO AFONSO	ST/DF	<i>Nazareno Afonso</i>
ISMAR CARDONA	CORREIO BRAZILIENSE	<i>Ismar Cardona</i>
RAIMUNDO CARAMURU BARROS	COMISSÃO DE JUSTIÇA E PAZ - CNBB	
TÂNIA MONTORO	FACULDADE DE COMUNICAÇÃO	
PRESIDENTE DA FEDERAÇÃO ESPÍRITA BRASILEIRA		
JOAQUIM VIEIRA DA SILVA	REPRESENTANTE DA CONGREGAÇÃO PRESBITERIANA DO BRASIL /BRASÍLIA	
PROFº DAVID DUARTE LIMA	DEP. DE SAÚDE COLETIVA /FS-UnB	<i>David Duarte Lima</i>
HÉLIO JOSÉ DA SILVA	COMISSÃO DE PAZ E JUSTIÇA DA ARQUIDIOCESE DE BRASÍLIA	
PROFº MESSIAS COSTA	PAD/FE	
PROFº FLÁVIO GOULART	DSC / FS	
PROFª TÂNIA FERNANDES	IL / LET	<i>Tânia Fernandes</i>
ASSOC. BRASILEIRA DE PEDESTRES - LAGO SUL	ASSOC. BRASILEIRA DE PEDESTRES - LAGO SUL	<i>Assoc. Brasileira de Pedestres - Lago Sul</i>
PROFª MARIA ALICE P. JACQUES	MTU / ENC / UnB	<i>Maria Alice P. Jacques</i>

Paulo José Camargo

DER/UnB

1/10

Universidade de Brasília
Decanato de Extensão
Fórum Permanente pela Paz no Trânsito



JOÃO JOSÉ LOPES MENDES	SSP/GDF	
LUÍS RIOGI MIURA	DETRAN / GDF	<i>Luís Riogi Miura</i>
FERNANDO CÂMARA	PRESIDENTE DO JORNAL DE BRASÍLIA	
J. B. MIRANDA NETTO	FIBRA	
ALBERTO FELLIPE BARBOSA	CUT / DF	
EDEIJAVÁ LIRA	DAC / UnB	
CORONEL TABOSA	COMANDANTE DO 3º BATALHAO UnB	
ALBERTO FARIAS	PRC / UnB	
PAIVA NETO	PRESIDENTE DA LBV	
MARCELA GRACE CHEFE DE REPORTAGEM	CBN	
PROFº GUNTER	PSI / AMBIENTAL / UnB	
TENENTE VERÇOSA	contato - DAC / UnB	
ALEXANDRE GARCIA	TV GLOBO BRASÍLIA	
ANTÔNIO MANOEL	ACS / UnB	
GLÁUCIO SOARES	CEPPAC / UnB	
JOÃO BORGES	REDE BANDEIRANTES DIRETOR DE JORNALISMO	
EDUARDO BIAVATTI	CENTRO DE PESQUISA DO HOSPITAL SARA KUBITSCHK	
HELENA VASCONCELOS	CENTRO DE PESQUISA DO HOSPITAL SARA KUBITSCHK	
IVONE CAMPOS	DEX / ASSESSORA	
Tem. Cel. RENATO AZEVEDO	CMT / BPTRAN / PM -DF	<i>Renato Azevedo</i>
HEILADIR P. COELHO	SGL 2723	
Dr. LUIZ FELLIPE RIBEIRO COELHO	PRESIDENTE DA OAB	
MÁRCIA TURCATO	ASSESSORA DO DEPUTADO CAFU	
PROFº GLORENIR MENEZES	FAC. DE DIREITO	
DEPUTADO CAFU	PT - DF	

RITA de CÁSSIA SOUZA
Ana Heloisa Macedo
Miguel Pereira

DETRAN - *(Signature)*
Ministério de Saúde
- 25.000.000

diversos/disquet/paz no transito/00q.doc

Imagem

15 2003.000

Anexo G

**POLICIA MILITAR DO DISTRITO FEDERAL
BATALHÃO DE POLICIA DE TRÂNSITO**

CAMPANHA PELA VALORIZAÇÃO DO PEDESTRE

I - O PANORAMA ESTATÍSTICO

No primeiro semestre de 1996, 46,4% das pessoas que morreram vítimas do trânsito foram vítimas de atropelamentos; no segundo semestre, 45,4%. E Em todo o ano de 1996, 45,9%. (Boletim Estatístico do DETRAN/DF)

Esse quadro estatístico não reflete uma situação restrita ao Distrito Federal, mas brasileira, a partir do Estado de São Paulo, onde as mortes por atropelamento chegam a representar 62% do total de mortes no trânsito. (Revista Quatro Rodas - julho 1996)

A média Européia é de 8,3% e a Norte-americana é de 14,4%. (Revista Quatro Rodas - Julho 1996)

No primeiro semestre de 1996, em todo o DF, foram registrados 20.638 acidentes de trânsito. Do tipo veículo X veículo foram registrados 13.972 casos e do tipo atropelamento, foram registrados 935 casos. Portanto, 15 colisões entre veículos para cada atropelamento. Mas, das praticamente 14 mil colisões, resultaram 77 mortos (0,5%) e dos 935 casos de atropelamentos, resultaram 123 mortos (13%).

A relação mortos no trânsito/mortos por atropelamento não tem apresentado variações. Tem sido essa, persistentemente. Senão vejamos; os percentuais do segundo semestre de 1996:

Julho	⇒	47,5%	
Agosto	⇒	47,0%	
Setembro	⇒	54,2%	
Outubro	⇒	34,6%	
Novembro	⇒	39,2%	
Dezembro	⇒	45,1%	(Fonte: Boletim Estatístico do DETRAN/DF)

oBS: JANEIRO 1997 ⇒ 54,9%

Essa situação reflete o número de mortes instantâneas, no local do acidente. Não estamos falando dos casos de paraplegia, tetraplegia, danos cerebrais irreversíveis, traumas, etc.

II - A LEI, OS MOTORISTAS E OS PEDESTRES

a) Em relação aos próprios pedestres:

Art. 178 do RCNT:

Em síntese, são deveres dos pedestres:

- Transitar nos acostamentos, onde não houver calçada, no sentido contrário ao dos veículos;
- Atravessar as vias públicas nas faixas a eles destinadas;
- Onde não houver faixa, atravessar perpendicularmente em relação à via ou no prolongamento das calçadas;
- Conhecer a sinalização de Trânsito

b) Em relação aos motoristas:

Art. 175 Inciso XI - RCNT

É dever de todo condutor de veículo:

- dar preferência de passagem aos pedestres que estiverem atravessando a via transversal na qual vai entrar;
- dar preferência de passagem aos que ainda não hajam concluído a travessia, quando houver mudança de sinal;
- dar preferência de passagem aos que se encontrem nas faixas a eles destinadas, onde não houver sinalização.

Multa: ~~53,08~~ (Grupo 3) - 54,64

72,86

Obs: Se o pedestre já se encontrar na faixa, multa de ~~70,77~~ (Grupo 2). Nesse caso, as multas poderão ser progressivas e após a terceira reincidência o motorista poderá ter sua CNH apreendida pela Autoridade de Trânsito.

III - A BUSCA DA MUDANÇA DO COMPORTAMENTO

A Polícia Militar está convencida de que suas ações em relação ao trânsito devem buscar, sobretudo, a mudança de comportamento de motoristas e pedestres, privilegiando a fiscalização do veículo em movimento, sobre a do veículo parado.

Com base nessa Estratégia, nos dados apresentados e na legislação em vigor, a Polícia Militar lançou uma Campanha, objetivando que os motoristas parem seus veículos, voluntária e espontaneamente, para a travessia dos pedestres, nas faixas não sinalizadas por semáforos. Essa Campanha, insere-se no Programa "Paz no Trânsito" e deverá ser encampada pelo Governo do Distrito Federal. (Correio Braziliense - 26/01/97)

Cento e Cinquenta policiais-militares do Batalhão de Trânsito já estão nas faixas das Entrequadras do Plano Piloto, interrompendo o tráfego para que os pedestres atravessem.

Nos meses de fevereiro e março, os escolares serão envolvidos nessa Campanha, estabelecendo uma interface com a "Campanha Volta às Aulas". Os alunos serão convidados a participar, distribuindo folhetos, a motoristas e pedestres com orientações básicas sobre os seus deveres. Antes, porém, eles mesmos serão orientados.

A partir do mês de abril, os policiais-militares serão afastados das faixas e iniciar-se-ão as multas para os motoristas que não pararem, com os valores já citados, de R\$ ~~5,00~~ ^{54,64} ou R\$ ~~7,00~~ ^{72,86}.

Também nesse período, o DETRAN executará a pintura e sinalização de advertência das faixas, chamando a atenção dos motoristas para a preferência do pedestre. (Correio Braziliense - 26/01/97)

~~_____~~
~~_____~~

Pretendemos demonstrar aos pedestres, que estabelecer-se-á uma diferença, em termos de Segurança, entre atravessar na faixa e atravessar fora da faixa. Porque hoje, a rigor, não há diferença alguma. O risco que ele corre é o mesmo.

Acreditamos que Brasília poderá dar mais um passo importante contra a Violência no Trânsito, podendo atingir, em médio prazo, uma redução em até 50% no número de vítimas fatais (mantido o controle sobre o excesso de velocidade).

A essa Campanha, esperamos, sejam acrescentadas outras medidas, essencialmente educativas, que busquem, efetivamente, modificar um quadro de **motoristas mal-educados para o trânsito com pedestres não educados para o trânsito.**

Brasília-DF, 30 de Janeiro de 1997.

Legislação de Suporte:

- 1) CNT - Lei nº 5.108 de 21SET66
- 2) RCNT - Decreto nº 62.127 de 16JAN68 - Art. 175 Inciso XI

RENATO FERNANDES DE AZEVEDO - TC QOPM
CMT DO BPTran

Anexo H

DIÁRIO OFICIAL

Quarta-feira, 26 de julho de 1995

DO DISTRITO FEDERAL ANO XIX Nº 143

ATOS DO PODER EXECUTIVO

DECRETO Nº 16.645 DE 25 DE Julho DE 1995

Criá o Programa de Segurança para o Trânsito e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, inciso X, combinado com o Artigo 15, inciso XXII e Artigo 16, inciso XII, da Lei Orgânica do Distrito Federal, e considerando, ainda, as conclusões apresentadas pelo Grupo de Trabalho para a Segurança do Trânsito do Distrito Federal, instituído pelo Decreto nº 16.457, de 28 de abril de 1995.

DECRETA:

Art. 1º - É criado o Programa de Segurança para o Trânsito, tendo como objetivo a redução substancial dos acidentes de trânsito no Distrito Federal.

Parágrafo Único - Para a consecução do disposto no "caput" deste artigo serão implementadas medidas que atendam as seguintes diretrizes:

- I - eliminar o excesso de velocidade na condução dos veículos;
- II - eliminar o uso excessivo de bebida alcoólica por condutores de veículos;
- III - fazer cumprir as normas de trânsito;
- IV - intensificar as ações de educação no trânsito;
- V - aumentar as condições de segurança da malha viária;
- VI - melhorar o atendimento médico aos acidentados do trânsito;
- VII - manter os veículos em condições adequadas de segurança;
- VIII - aperfeiçoar a legislação de trânsito;
- IX - integrar e normalizar o acompanhamento estatístico do trânsito;
- X - priorizar a circulação de pedestres e ciclistas e o transporte coletivo

Art. 2º - O Programa é organizado em um sistema constituído do GTST (Grupo de Trabalho para a Segurança do Trânsito), dos SGTST, (Sub-grupos de Trabalho para a Segurança do Trânsito) e dos CORSET (Comitês Regionais para a

Segurança do Trânsito) sendo dirigido por um Colegiado constituído dos Secretários de Segurança Pública, de Transportes, de Obras, de Educação, de Saúde e de Comunicação Social, conforme o disposto no Decreto nº 16.457 de 28/04/95 e no organograma estabelecido neste Decreto (Anexo I).

Art. 3º - O Programa será executado pelos órgãos do Governo e pelos CORSET, segundo projetos desenvolvidos com base nas diretrizes estabelecidas por este Decreto (Anexo II).

Art. 4º - Os recursos financeiros para a execução do Programa, deverão correr à conta do orçamento anual do Governo do Distrito Federal e de outras fontes, quando especificamente destinados.

Art. 5º - O Programa tem a duração prevista até 31 de dezembro de 1999.

Art. 6º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 28 de Julho de 1995
107ª da República e 36ª de Brasília.

CRISTOVAM BUARQUE
Governador do Distrito Federal

ANEXO I AO DECRETO 16.545 de 25 / 07 / 95

DIÁRIO OFICIAL DO DISTRITO FEDERAL

*Luiz
almeida
27/10/96
D
Buarque*

DECRETO Nº 17.781, DE 25 DE OUTUBRO DE 1996

Altera e amplia o Programa de Segurança para o Trânsito, transforma sua denominação em **PROGRAMA PAZ NO TRÂNSITO** e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 100, Incisos VII e X, combinado com o artigo 15, inciso XXII, e artigo 16, inciso XII, da Lei Orgânica do Distrito Federal e considerando o disposto pela Lei nº 1.189 de 13 de setembro de 1996: decreta

Art. 1º - O Programa denominado Segurança para o Trânsito é ampliado e passa a ter a denominação **PROGRAMA PAZ NO TRÂNSITO**.

Art. 2º - O objetivo deste Programa é desenvolver ações educacionais, de engenharia, de fiscalização e de policiamento, com vistas a redução substancial dos acidentes de trânsito no Distrito Federal.

Parágrafo único - Para consecução do disposto no Decreto serão incrementadas medidas que atendam as seguintes diretrizes:

- I - eliminar o excesso de velocidade na condução dos veículos;
- II - eliminar o uso excessivo de bebida alcoólica por condutores de veículos;
- III - fazer cumprir as normas de trânsito;
- IV - intensificar as ações de educação no trânsito;
- V - aumentar as condições de segurança da malha viária;
- VI - melhorar o atendimento médico aos acidentados do trânsito;
- VII - intensificar a fiscalização dos veículos objetivando as condições de segurança e equipamentos obrigatórios;
- VIII - gerenciar, junto aos órgãos normativos, o aperfeiçoamento da legislação de trânsito;
- IX - integrar e normalizar o acompanhamento estatístico do trânsito;
- X - priorizar a circulação de pedestres e ciclistas e o transporte coletivo;
- XI - criar instrumentos de participação da cidadania no combate à violência no trânsito;
- XII - organizar campanhas de publicidade para conscientização dos cidadãos sobre o problema do trânsito.

Art. 3º - O Programa é coordenado por um Grupo Executivo formado pelo Secretário de Transportes, Secretário de Segurança Pública, Comandante do Policiamento da PMDF, Comandante da Companhia de Polícia Rodoviária, Comandante do Batalhão de Policiamento de Trânsito, Diretor-Geral do DER e Diretor-Geral do DFTRAN.

§ 1º - O grupo descrito no caput deste artigo será coordenado por meio da Secretária de Transporte e da Secretária de Segurança Pública, que em interação contínua estabelecerão as ações previstas por este Decreto.

§ 2º - A Secretária Executiva, do Grupo Executivo, será exercida pelo Chefe de Gabinete da Secretaria de Transporte e pelo Coordenador de Planejamento de Operações da Secretaria de Segurança Pública.

Art. 4º - Para a realização das atividades emergentes deste Decreto as Secretarias de Saúde, Educação e Obras designarão representantes permanentes, com poder de decisão, visando a realização das tarefas comuns.

Art. 5º - As verbas para financiar o presente Programa são as previstas pelo Art. 5º da Lei nº 1.189 de 13 de setembro de 1996.

Parágrafo Único - É também competência do Grupo de Trabalho realizar o que é previsto pelo Art. 4º da Lei 1.189 de 13 de setembro de 1996.

Art. 6º - O Programa tem a duração prevista até 31 de dezembro de 1999, podendo este prazo ser prorrogado.

Art. 7º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º - Revogam-se as disposições em contrário, em especial o Decreto nº 16.457, de 28 de abril de 1995 e o Decreto nº 16.645, de 25 de julho de 1995.

Brasília, 25 de outubro de 1996
108ª da República e 37ª de Brasília
CRISTOVAM BUARQUE

DECRETO Nº 17.782, DE 25 DE OUTUBRO DE 1996

Abre crédito suplementar, no valor de R\$ 64.000,00 (sessenta e quatro mil reais) para reforço de dotação orçamentária consignada no vigente orçamento.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 100, inciso VII, da Lei Orgânica do Distrito Federal, combinado com o Art. 21, inciso I, Alínea III, da Lei nº 203, de 28 de dezembro de 1995, e com o Art. 41, inciso I, das Normas Gerais de Direito Administrativo.

