



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA UFSC
CENTRO DE COMUNICAÇÃO E EXPRESSÃO CCE
DEPARTAMENTO DE JORNALISMO

Glória Beatriz Koch Irulegui

Boleia

RELATÓRIO TÉCNICO
do Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à disciplina de *Projetos Experimentais*
ministrada pelo Prof. Fernando Antonio Crocomo
no primeiro semestre de 2016
Orientador: Prof. Jorge Kanehide Ijuim

Florianópolis
Junho de 2016

FICHA DO TCC	Trabalho de Conclusão de Curso JORNALISMO UFSC		
ANO	2016.1		
ALUNO	Glória Beatriz Koch Irulegui		
TÍTULO	Boleia		
ORIENTADOR	Jorge K. Ijuim		
MÍDIA	X	Impresso	
		Rádio	
		TV/Vídeo	
		Foto	
		Website	
		Multimídia	
CATEGORIA		Pesquisa Científica	
		Produto Comunicacional	
		Produto Institucional (assessoria de imprensa)	
	X	Produto Jornalístico (inteiro)	Local da apuração:
X	Reportagem livrorreportagem (X)	() Florianópolis (X) Brasil () Santa Catarina () Internacional () Região Sul País: _____	
ÁREAS	Trabalhador brasileiro, Caminhoneiro, Transporte de Carga		
RESUMO	Boleia, no caso do caminhão, é o espaço entre os três vidros e a cama, em que uma mulher ou homem dirige o veículo. Em poucos dias um trabalhador atravessa o Brasil carregado com toneladas de produtos dos mais diversos e de histórias. Mas que histórias são essas? Este projeto de trabalho de conclusão de curso é um livro- reportagem, que acompanhou caminhoneiros por um trajeto de cerca de 4 mil quilômetros, do Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul. O transporte terrestre é o principal do Brasil, responsável por movimentar 61% das cargas e emprega como caminhoneiros cerca de 1,5 milhão de trabalhadores. Às margens das cifras		

	<p>milionárias de mercadorias que percorrem o país, a história pessoal e profissional se mistura e se encontra com o imaginário popular sobre a vida nas estradas. Através de relatos, perfis e percepções pessoais, a narrativa conta as alegrias, dificuldades e singularidades desta categoria. Esses profissionais são o que mais morrem no país e carregam dentro da boleia o dia-a-dia de luta e resistência do trabalhador brasileiro.</p>
--	---

*“Homem que nada teme
é homem que nada ama”*

Pitty

AGRADECIMENTOS

Às meninas maravilhosas que estiveram ao meu lado desde o início, Anaíra, Júlia, Michele, Talita e Vitória. Admiro cada uma de vocês.

Às incríveis migas e migos da metade da graduação, Camila, Frandor, Leila e Wagner. Meu coração é mais calmo quando tenho vocês por perto. Ao migo Gabriel pela generosidade, dedicação e revisão. Gratidão por me aceitar na sua vida.

À menina Cleo, companheira de bandeja e picolé. À melhor cozinha da ilha: Dona Zê, Norminha, Alessandra, Márcio, Israela, Nerina e Zé, por serem parte essencial neste projeto.

Ao amigo Henry, por me salvar sempre, te amo.

Ao meu orientador Jorge K. Ijuim, pela paciência, compreensão e respeito.

À Maiara, por nossos encontros e desencontros, vou sempre te amar. Obrigada por dividir a primeira boleia.

À minha companheira Joana e sua família, muito obrigada pela generosidade e carinho. Não teria sido possível sem a ajuda de vocês.

À minha mãe Ana, por ser meu exemplo, juntas seguiremos forte. Te amo, dolo e apaxono.

SUMÁRIO

1	RESUMO	1
2	INTRODUÇÃO.....	2
2.1	CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA	2
2.2	JUSTIFICATIVA ESCOLHA DO TEMA.....	5
2.3	A MÍDIA: LIVRO REPORTAGEM	8
3	PROCESSOS DE PRODUÇÃO.....	10
3.1	PRÉ – APURAÇÃO	10
3.2	APURAÇÃO.....	12
3.3	CARACTERIZAÇÃO DAS FONTES.....	14
3.4	AS ENTREVISTAS	16
3.5	REDAÇÃO	18
4	FOTOGRAFIA.....	22
5	MAPA.....	23
6	FORMATO E DIAGRAMAÇÃO.....	24
7	EDIÇÃO E REVISÃO	25
8	CUSTOS FINANCEIROS	26
9	DIFICULDADES, DESAFIOS, APRENDIZADO	27
10	REFERÊNCIAS	30
11	BIBLIOGRÁFICAS COMPLEMENTAR.....	34

1 RESUMO

Boleia, no caso do caminhão, é o espaço entre os três vidros e a cama, em que uma mulher ou homem dirige o veículo. Em poucos dias um trabalhador atravessa o Brasil carregado com toneladas de produtos dos mais diversos e de histórias. Mas que histórias são essas? Este projeto de trabalho de conclusão de curso é um livro reportagem, que acompanhou caminhoneiros por um trajeto de cerca de 4 mil quilômetros, do Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul. O transporte terrestre é o principal do Brasil, responsável por movimentar 61% das cargas e emprega como caminhoneiro cerca de 1,5 milhão de trabalhadores. Às margens das cifras milionárias de mercadorias que percorrem o país, a história pessoal e profissional se mistura e se encontra com o imaginário popular sobre a vida nas estradas. Através de relatos, perfis e percepções pessoais desses trabalhadores a narrativa conta as alegrias, dificuldades e singularidades desta categoria. Esses profissionais são os que mais morrem no país e carregam dentro da boleia o dia-a-dia de luta e resistência do trabalhador brasileiro.

Palavras-chave: Brasil; jornalismo; livrorreportagem; caminhoneiro; estrada.

2 INTRODUÇÃO

2.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA

Majoritariamente, ao ler ou assistir uma reportagem sobre a profissão de caminhoneiro, o recorte de tema se limita a aspectos como o uso de drogas, criminalidade nas estradas, acidentes ou comportamentos amorais. De fato, esses temas compõem a rotina e marcam o dia-a-dia destes homens que percorrem as estradas brasileiras. Entre os meses de novembro de 2015 e abril de 2016, o Google Alerts, ferramenta de clipagem, identificou 500 notícias com o tema “caminhoneiro”. Veiculadas em todo o território nacional apenas em canais online. Desse total, 33,3% tratavam de acidentes, e desses 75% notificavam vítimas fatais. A segunda temática de notícias mais publicadas corresponde a 23,2%, sobre assalto/roubo de carga, a maioria acompanhada da informação de que motoristas foram agredidos ou mantidos em cativeiro. Outros 20,4% tratavam de ilegalidades: dirigir bêbado ou drogado, transporte de drogas, transporte ilegal ou irregular de mercadorias. Mortes por outras causas, que não acidentes de trânsito, correspondem a 6% das matérias. Apenas 9,8% tratavam de questões relacionadas ao trabalho ou profissão. Sobre a saúde dos caminhoneiros, 2% do total, metade dessas vezes falando sobre campanhas de prevenção, patrocinadas e divulgadas nos próprios sites institucionais. O restante de 4% são curiosidades. A maioria esmagadora das matérias pouco aprofundadas, respondem apenas o *lead* clássico e mesmo assim ainda falham na transmissão da informação. Faltam fontes primárias e sobram boletins policiais, a versão dos caminhoneiros não aparece ou é muito pequena. Apenas oito do total das matérias traziam aprofundamento no tema, propunham ao longo do texto contextualizar os fatos de acordo com a realidade que a categoria vive.

Nenhuma profissão mata mais trabalhadores no Brasil do que a de caminhoneiro. Atividades como a construção civil e a de policial ficam atrás. Entre os anos de 2005 e 2013 a Previdência Social identificou 2.579 mortes

envolvendo esses trabalhadores. Só no ano de 2005, foram 9.606 acidentes registrados na categoria de transporte terrestre de carga/geral, produtos perigosos e mudanças. O Ministério do Trabalho informou na época da pesquisa que os motivos são longas jornadas e falta de descanso adequado. No entanto, a imagem que a mídia ajuda a criar no imaginário popular é restrita. Resultado da prática de um jornalismo mal feito quando se trata de assuntos referentes à classe trabalhadora, as pautas ficam pela metade, apresentando apenas o lado negativo. Deixando de fora a origem dos problemas. Claramente comprometida com os interesses econômicos e políticos dos setores mais ricos da sociedade, a grande mídia não ultrapassa os limites estabelecidos por seus financiadores. Os grandes jornais e portais *online* pouco problematizaram os motivos dos acidentes e do consumo de drogas, as manchetes destacavam apenas os prejuízos, os transtornos e as fotos chocantes de acidentes.

Para além dessas impressões negativas, os caminhoneiros são cercados de fetichismo e histórias de aventuras. Criadas também da imagem que séries como o Carga Pesada ajudaram a criar, seriado televisionado entre 1979 e 1981 que voltou a ser exibido entre 2003 e 2007. Todos os caminhoneiros que conversei disseram gostar da série, mas reconhecem que colabora com estereótipos ruins, pois mostrava sempre os protagonistas envolvidos em confusões ou histórias criminosas. No livro *Em Torno da Sociologia do Caminhão* a profissão é tratada numa perspectiva que flerta entre o herói e o anti-herói.

Alcança a influência do caminhão na vida brasileira de hoje o homem, o animal e as cousas. Cria um linguajar próprio. Forma novo tipo humano. Civiliza. Aproxima. Faz crescer economias e populações. Enriquece o folclore. Cria mitos. Projeta-se sobre os meios nacionais de publicidade a forma de anúncio de uma nova espécie. (VILANÇA, 1987. P. 16)

Essa imagem do homem que conhece todo o país e é agente da integração também costuma ser comum. O caminhoneiro é aquele que passou por muitos lugares, culturas e tem amigos por todos os cantos. O imaginário popular ainda

lembra das frases “bem-humoradas” de para-choque, que hoje em dia são raras. Desde 1998 o Conselho Nacional de Trânsito (CONRAM) obrigou a substituição por para-choque traseiros, geralmente listrados de vermelho e branco, que evitam acidentes em que o carro vá parar em baixo do caminhão. Esses estereótipos certamente fazem parte de quem são, por outro lado, a profissão não é feita de viagens turísticas, integração social e farra.

No ano de 2010, o setor de Transportes, Armazenamento e Correios atingiu o topo na participação do Produto Interno Bruto (PIB), com 11,40%. Em 2015, fechou o ano no negativo. Na pesquisa realizada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), 86% dos caminhoneiros disseram perceber a diminuição da demanda. A situação é reflexo direto do momento econômico em que o Brasil passa aliado ao preço do combustível e o baixo valor pago pelos fretes. O Brasil é dependente dos meios rodoviários. Em 2014, apenas 20% da movimentação de carga passam por ferrovias, 13% por transporte aquático, 4,2% dutoviário e 0,3% aéreo. São 1.7 milhão quilômetros de estradas que servem como caminho de escoamento da maioria das nossas cargas.

São cerca de 1,5 milhão de motoristas de caminhão no Brasil todo e é por meio desses profissionais que 61% das cargas são transportadas. Os autônomos, profissionais que não têm vínculos empregatícios permanentes com empresas, são os responsáveis pelo movimento de 83% da carga total movimentada anualmente. Essa faixa da categoria também é a que apresenta maior nível de dificuldades no trabalho. Eles têm em média cinco anos a mais de idade do que empregados. Autônomos dirigem uma frota duas vezes mais velha que os contratados, além de que 35% têm veículos financiados e também as maiores dívidas.

Deixando claro de imediato que não está em jogo defender um suposto bom caráter dos caminhoneiros, mas ajudar os leitores a refletirem sobre a realidade de uma profissão tão exaustiva e que sofre com as condições de trabalho que é submetida. O propósito do livrorreportagem é apresentar as

alegrias, tristezas e singularidades dessas pessoas. Dar voz ao trabalhador e suas questões. Uma tentativa de fazer diferente do que está dado. Mostrar que são homens de todos os tipos, com opiniões, etnias, educação e vivências distintas, mas que têm em comum a exploração da mão-de-obra. Quando o jornalista Adelmo Genro Filho fala da necessidade do jornalismo romper com as tradições, afirma:

O desenvolvimento capitalista impõe o surgimento de uma forma de conhecimento social cristalizado no singular, recolocando numa qualidade inteiramente nova a questão da relação dos indivíduos com os fenômenos que se propõem de maneira imediata na experiência cotidiana. Essa forma de conhecimento se, por um lado, possibilita a manipulação externa dos aparatos do processo de comunicação, por outro, encarna uma possibilidade duplamente revolucionária: 1) a possibilidade da crítica radical sobre essa manipulação que se exteriorizou; 2) e o caráter incompleto de decorre da natureza essencial dessa modalidade de conhecimento; por mais que ela pressuponha e direcione um determinado ponto de vista político, ideológico, moral e filosófico, o singular convida a subjetividade a integrá-lo numa totalidade mais ampla e menos dotada de sentido e valores. (GENRO FILHO, 2012. p.142 e 141)

Esses argumentos e informações que dou relevância aqui, também aparecem no livroreportagem. Apresentados no primeiro capítulo, buscam apresentar um panorama breve do contexto em que os personagens estão inseridos. Compreender o volume financeiro e a importância do setor de carga na sociedade é fundamental para o exercício de entender as histórias e os assédios que sofrem esses trabalhadores, é essencial para compreender as disputas econômicas e políticas da categoria.

2.2 JUSTIFICATIVA ESCOLHA DO TEMA

Viajei pela primeira vez de carona de caminhão no verão de 2013, no trecho Florianópolis/ SC até Porto Alegre/ RS. Nos anos seguintes, tive a

oportunidade de viajar sozinha mais três vezes, duas vezes o trecho Salvador/ BA à Florianópolis/ SC e Florianópolis/SC à São Paulo/SP. Até então tinham sido mais de 6.5 mil quilômetros e 17 boleias e que apesar de não aparecem como personagens no livroreportagem, secundariamente também foram minhas fontes e inspiração.

Nessas viagens, tive a feliz surpresa de me deparar com histórias pessoais enriquecedoras e aprendi algumas das “manhas” da estrada. No primeiro momento, fiquei encantada pela possibilidade de poder viajar enormes extensões gastando muito pouco. Logo, as histórias de acidentes, de crimes, de vida e as situações que vivi durante os trajetos se mostraram tão complexas, curiosas e desconhecidas das pessoas em minha volta, que vi um potencial nesse assunto. Escutei os motivos que levavam eles a consumirem drogas, presenciei inúmeras ligações de padrões cobrando funcionários sobre hora e atentamente escutei todas histórias curiosas que tinham para contar. Esses motivos me levaram a acreditar na relevância e na importância de aproximar o olhar para dentro de cada boleia, no intuito de compreender um contexto mais complexo e extrair dessas vivências o singular. De extrapolar os dados econômicos e ser mais humana, na tentativa de transmitir um pouco das coisas que pude aprender com eles.

A humanização do relato, pois, é tanto maior quanto mais passa pelo caráter impressionista do narrador. Diretamente ligada à emotividade, a humanização se acentuará na medida em que o relato for feito por alguém que não só testemunha a ação, mas também participa dos fatos. O repórter é aqueles “que está presente”, servindo de ponte (e, portanto, diminuindo a distância) entre o leitor e o acontecimento. (SODRÉ; FERRARI, 1986, p. 15)

Historicamente, a classe trabalhadora está periférica em todos os aspectos: ganhando o mínimo para a subsistência própria ou da família, às margens das decisões políticas, das artes e da educação, refém das práticas e decisões dos padrões e coagido quando busca romper essas amarras. Longe também da possibilidade de disputar a própria narrativa e a mercê de uma grande imprensa

que apresenta a notícia como um produto — e um produto mal feito —, não visa a criticidade e não propõe a expansão do conhecimento. A imprensa mascara a posição em que está, simplifica as coisas do mundo, contribuindo muito pouco para a possibilidade de pensar na totalidade das questões da vida e do homem, reduzindo o fazer jornalístico a mais uma engrenagem de manutenção do *statu quo*. Adelmo Genro Filho, ao discutir a notícia como um produto industrial, explica

O jornalismo, enquanto forma específica de transmissão de informações, requer um meio técnico apropriado capaz de multiplicar a transportar a mesma informação em proporções de espaço e tempo radicalmente diferentes da comunicação interpessoal direta ou dos métodos artesanais. Por isso, a “indústria da informação” surge como uma extensão da indústria propriamente dita e encontra nela sua base material, seu corpo de existência. (GENRO FILHO, 2012. p.182)

Em 2013, depois de um ano da minha primeira viagem de carona de caminhão, entre Salvador/ BA e Florianópolis/ SC, estava cursando a disciplina de Redação VI, e escolhi como pauta do trabalho final escrever sobre os personagens que encontrei nesse trajeto. Após um retorno positivo por parte da Professora Daise Voguel, fiquei motivada com o tema. Conversei a respeito da pauta com os Prof. Mauro Silveira e com o Prof. Jorge Ijuim, e os dois também me encorajaram. Ao procurar sobre o assunto no repositório on-line do Jornalismo – USFC, não encontrei nenhum projeto relacionado. O fator do ineditismo dentro do curso também contribuiu com a decisão.

A proximidade com o assunto e o fato de já ter aprendido, escutado e vivido algumas situações junto aos motoristas, facilitou a pré-apuração para o livrorreportagem. A apuração poderia ter sido através de contatos prévios, de entrevistas marcadas e conversas com fontes oficiais ligadas ao transporte de carga. No entanto, deixaria de fora a rotina, os imprevistos e os perigos. Por esses

motivos, resolvi realizar uma nova viagem, que serviria como tempo-espaço para apuração do livrorreportagem.

Em nome de um jornalismo “moderno” e “objetivo”, desprezou-se a reportagem – em especial, a reportagem em profundidade – para dar lugar a um enfoque que privilegia as estatísticas como a medida suprema da verdade. Pesquisas de opinião substituem a realidade viva, perturbadora, contraditória. Infográficos ocupam o lugar dos textos. Os problemas urbanos se resumem à quilometragem dos congestionamentos, aos decibéis de barulho e às medições da poluição do ar. [...] O ser humano se tornou, quando muito, um detalhe – que, na maioria das vezes, só serve para atrapalhar, como na manchete da primeira página que dizia: “Passeata dos sem-terra tumultua o trânsito”. (FUSER, 1996. p. 15)

2.3 A MÍDIA: LIVRORREPORTAGEM

Escolher escrever um texto longo foi com certeza um desafio. Acredito que a cada dia lemos menos e escrevemos menos. Observo a imagem sobrepondo os textos. Durante a graduação, tive oportunidade de realizar diversos trabalhos extensos em vídeo ou fotografia. Me envolvi em dois documentários, dezenas de coberturas fotográficas e nenhuma vez em um texto “de fôlego”. Não por falta de gosto, mas por falta de oportunidades. Gravar e editar sempre foi a função que me designaram, parece ser esse o diferencial que nós estudantes de jornalismo temos dos demais. O TCC foi a chance que vi para explorar o texto. Um espaço que vi para experimentar e tentar uma narrativa que seja característica da nossa profissão.

Gostaria de espaço para escrever tudo que achasse relevante, um lugar em que meu critério de edição fosse as informações importantes e não a falta de espaço. Ciente das dificuldades que viriam, resolvi me entregar ao tema e a experiência de contar uma história que acredito ser importante.

O jornalismo literário é um campo de tecnologias narrativas comprovadas ao longo de sua história. [...] Contar com fidelidade, com precisão, mas também com gosto, estilo, prazer. Tudo emoldurado por um modo pessoal de contar, aquele modo que nenhum outro ser humano dos bilhões que somos, fomos e seremos tem, teve ou terá. Sua assinatura única, sua voz singular de dizer por escrito. (LIMA apud BOAS 2007, p. 11)

Para além do espaço prolongado, a flexibilidade de gênero jornalístico também foi um fator que me motivou. Ainda incerta, mas não preocupada, de qual formato meu texto se encaixa. Ele alcança limites diversos. É difícil escapar do termo literário. Jornalismo parece ser o sinônimo de objetividade, então, seu antônimo seria literatura.

Na literatura, o conto apresenta uma centelha, um momento, uma fatia temporal da existência de um personagem. No jornalismo – tanto no chamado livrorreportagem, quanto no jornal diário – a reportagem amplia a cobertura de um fato, assunto ou personalidade, revestindo-os de intensidade, sem a brevidade da forma-notícia. (SODRÉ; FERRARI, 1986, p. 75)

3 PROCESSOS DE PRODUÇÃO

3.1 PRÉ – APURAÇÃO

A pré-apuração foram todas as informações e conhecimentos que busquei antes da viagem em março de 2016. As viagens anteriores foram base para o planejamento da viagem e as pesquisas documentais. Algumas questões eram imprescindíveis para minha segurança, já que minha apuração envolveria diretamente uma viagem perigosa. Viajar pensando na qualidade das conversas que teria com os motoristas, seria bem diferente do que viajar com o objetivo de chegar rápido. Aprender a diferença de qual caminhão é rastreado e qual não, identificar quais são de empresa e quais são autônomos, entender gírias do PX (rádiocidadão), etc. Esses foram os meios que tive para selecionar minimamente quem seriam meus entrevistados. Caminhões rastreados, por exemplo, têm mais dificuldade de pegar caminhos alternativos, pararem sem avisar e mudar rotas, isso traria mais segurança à apuração. No entanto, é muito comum que os aparelhos de rastreamento sejam falsos, na tentativa de enganar ladrões de carga. Descobri na prática que pegar carona dentro das capitais é péssimo. As vias expressas não dão chances seguras de parar rapidamente para o carona entrar. Os caminhões dão prioridade por parar em postos tranquilos. Conversar antes com os caminhoneiros que estão saindo dos postos também é uma forma de selecionar os personagens.

Além dos aprendizados de como me movimentar, observei quais temas eram imprescindíveis que eu abordasse, quais eram tabus, etc. A partir desse ponto montei um questionário base das temáticas que eu poderia aprofundar. E que possíveis ganchos poderiam ser usados na redação final. Assuntos como acidentes e assaltos eram temas fáceis de conversar, assunto como consumo de drogas era mais complicado.

Escolher a rota que faria para a nova viagem demandou pesquisa. Depois de algumas informações decidi começar pelo estado do Rio Grande do Norte,

onde também começa uma das rodovias mais importantes do país, a BR-101. A ideia era começar nela e depois mudar conforme minhas caronas apareciam, mas, com o objetivo de terminar no estado do Rio Grande do Sul, mais de 4 mil quilômetros depois. Já tinha familiaridade com 3/4 do caminho. O trecho de Natal até Salvador seria desconhecido.

Escolhi passar por locais que já havia passado anteriormente, a BR-116 e a BR 101 são os principais caminhos de quem transporta carga próximo ao litoral. A vontade era andar por todo Brasil, escutar os homens que cruzam a Transamazônica, o Pantanal e as balsas do norte. Seria mais plural e justo com o tamanho do país e com a diversidade entre os motoristas. Não ousei me distanciar muito da zona segura, queria ter a certeza que teria lugares para dormir e comer, passar a limpo as informações e se possível ter acesso à internet. Praticamente conhecia os locais que iria passar. Além de que, maiores trajetos significavam mais custo.

Calculei um total de dez dias para toda a viagem, cerca de 500 quilômetros ou cerca de oito horas direto, por dia. Levaria um mochilão, maior do que o necessário, que ajuda mostrar ao caminhoneiro que estava viajando, e não fugindo ou procurando programa como infelizmente é comum na beira das estradas. Usar roupas como saia “hippie” e blusas fechadas ajudam nas caronas, os caminhoneiros identificam esse estereótipo como “pessoas do bem”. Esse tipo de roupas compõe meu modo de vestir no dia-a-dia e não vi problemas em usar desse privilégio para a minha segurança. No entanto, estou ciente que muitas mulheres pedindo carona procuram programas, traficam, estão fugindo ou simplesmente porque é naquele ambiente em que vivem, sofrem fortemente com o machismo dos motoristas. Escutei muitos relatos de estupro, assédio e violência.

Meus equipamentos seriam caneta e caderneta, dois celulares, duas câmeras lomográficas e um mapa político e rodoviário do Brasil.

Junto à preparação da viagem, pesquisei documentos, relatórios e boletins estatísticos. Li revistas e livros sobre jornalismo e sobre a temática. A fim de criar um banco de dados e um panorama, que me auxiliassem a entender e lidar melhor com as situações durante a apuração.

Monitorei e copilei seis meses – novembro de 2015 a maio de 2016 – de notícias encontradas pela ferramenta de clipagem Google Alerts sobre o tema. Foram 500 notícias no total, que organizei por assunto, manchete, data, local de veiculação e avaliação dos textos. Serviram como base para saber como a mídia trata a profissão, além de norte para quais temas deveriam receber mais atenção. Durante os seis meses e até o presente momento, todos os dias recebi notícias sobre morte, acidente, assassinato, brigas, agressão, cativo, etc. Um panorama desanimador.

Estudei muitos mapas físicos e online, pesquisei as cidades que as maiores rodovias cortavam e as distâncias entre locais. Me programei para dormir todas as noites em hotéis, motéis ou pousadas na beira das estradas. No dia dois de março de 2016, embarquei de avião para Natal/RN. A viagem só começaria dez dias depois, em Parnamirim/RN cidade vizinha que fica as margens da BR-101, local exato de onde decidi começar.

3.2 APURAÇÃO

Nos dez dias que fiquei no Rio Grande do Norte antes de iniciar a viagem fui até a Praia do Cajueiro, no município de Touros. Um local lindo e ponto turístico, porque abriga o marco zero da BR – 101. Tive a chance de circular de carro pela região durante cerca de uma hora. Desses momentos tirei as primeiras linhas do livrorreportagem.

Meu primeiro dia de viagem foi na cidade de Parnamirim, vizinha à capital potiguar. Entre muitos homens que estavam estacionados com seus

caminhões, pedi carona para um autônomo, que dirigia um velho caminhão. Eu estava descansada e disposta. Sabendo que eles são os mais precarizados, julguei ser um bom primeiro personagem.

As demais caronas consegui na saída de postos de gasolina, onde consegui negociar trajetos antes de subir no caminhão, quando não era possível, pedi carona para os caminhoneiros que passavam na estrada.

Dormi quase todas as noites em hotéis, a primeira e a última foram exceções. A ideia era passar a limpo e organizar as informações do dia. Na maior parte das noites eu não fiz isso e apenas dormi, muitas anotações ficaram acumuladas para serem passadas a limpo em casa. Na primeira noite, eu estava descansada e disposta, por falta de locais na beira da estrada e por já estar escuro quando chegamos em João Pessoa/PB, decidi passar a noite no caminhão e relatar essa experiência. O trecho que eu nunca havia passado era escasso de hotéis, eu tentava a sorte esperando encontrar um hotel antes que o caminhão parasse. Na última noite eu procurava uma carona que atravessasse apenas a cidade de Curitiba/PR, tive a sorte de encontrar um caminhoneiro que precisava chegar antes das 6hs em Gravataí/ RS, eram 20h30. Passamos a noite toda acordados, ele dirigiu 730 quilômetros em dez horas. Nessa noite, eu estava exausta, desde as 8h da manhã acordada. Fiquei também dois dias em Laranjeiras/SE, que serviram para passar a limpo as informações e descansar para seguir viagem.

Quando estava na cidade de Divisa Alegre/ MG, fiquei sabendo que minha mãe havia viajado de emergência para Montevidéu no Uruguai. Meu padrasto fazia tratamento médico na cidade e teve complicações. Fiquei muito nervosa, foi difícil manter a calma e me atrapalhou muito durante os trechos. Por falta de meios de comunicação fiquei cinco dias sem saber notícia alguma, até que na altura de Atibaia/SP, quando estava na beira da estrada pedindo carona, recebi uma mensagem com a notícia de que ele havia falecido. Morávamos há 14 anos juntos. Um casal viu minha situação e me ofereceu carona de carro até São Paulo capital. Decidi dormir uma noite em um hotel em frente ao Terminal

Rodoviário Tietê e pensar se iria interromper a viagem. No entanto, não tinha o que fazer para ajudar e minha mãe não tinha previsão para voltar à Florianópolis. Todas as pessoas próximas me incentivaram a seguir. Não preciso entrar em detalhes da dor e dos transtornos que o momento provocou. Foi extremamente difícil continuar a viagem, sentia exaustão mental e física enormes. Em muitos momentos abri mão de perguntas ou situações que seriam importantes na apuração, para me preservar.

São Paulo é a pior região para carona, o ideal e planejado por mim era sempre passar direto pelas grandes cidades. As vias são rápidas e perigosas e as entradas e saídas da cidade complexas demais. Acabei pegando um ônibus até a cidade de Registro/SP e pulei um trecho de 260 quilômetros do planejado. Recomecei meu trajeto em frente ao Terminal Rodoviário de Registro. No outro dia às 6h da manhã cheguei em Gravataí, na região metropolitana de Porto Alegre/RS, onde havia me programado para encerrar a apuração. No total andei com 14 homens diferente e conversei com um motorista no posto de gasolina. Foram 9 dias de viagem e cerca de 3.850 percorridos em boleia.

3.3 CARACTERIZAÇÃO DAS FONTES

Das 15 entrevistas, duas não entraram na redação final: Wander e Paulo. Foram as caronas que julguei não terem rendido informações suficientes. Cito todos aqui, na intenção de preservar uma linha cronológica e espacial da viagem. Os nomes que modifiquei, que carregam o sinal gráfico do asterisco, foram porque não me senti confortável para explicar o objetivo da carona e optei por preservar as identidades. De qualquer forma, preferi não expor o nome de familiares ou empresas em que trabalhavam. Mais importante do que suas identidades, suas histórias é que são valorosas.

André*, 22 anos de estrada, autônomo e natural do estado do Alagoas. Encontrei ele parado ao lado de um posto de gasolina. Percorri 163 quilômetros, de Parnamirim/ RN ao Distrito Industrial de João Pessoa/ PB.

Zé de Oliveira ou Negão, 32 anos de estrada, autônomo e natural de Vacarias/ RS. Parou ao me ver pedindo carona. Percorri 130 quilômetros, do Distrito Industrial de João Pessoa/ PB a Jaboatão dos Guararapes/ PE.

Romeu, 30 anos de estrada, contratado e natural de Estância Velha/ RS. Conversamos durante 3h30 minutos parados atrás do caminhão dele, que estava estacionado em um posto de gasolina em Jaboatão dos Guararapes/ PE.

Odair, 10 anos de estrada, contratado e natural de Blumenau. Parou ao me ver pedindo carona. Percorri 462 quilômetros, de Jaboatão dos Guararapes/ PE a Laranjeira/SE.

Claudinei, 15 anos de estrada, contratado e natural do estado da Bahia. Parou ao me ver pedindo carona. Percorri 195 quilômetros, de Laranjeira/SE a Entre Rios/ BA.

Gilmar ou Bocão, 10 anos de estrada, contratado e natural de Maringá/ PR. Conversei com ele na saída do posto. Percorri 224 quilômetros, de Entre Rios/ BA a Itatim/ BA.

Ademário*, 24 anos de estrada, autônomo e natural de Jaú/SP. Parou ao me ver pedindo carona. Percorri 415 quilômetros, de Itatim/BA a Divisa Alegre/ MG.

Osnir, 35 anos de estrada, contratado e de Vacarias/ RS. Conversei com ele na saída do posto. Percorri 213 quilômetros, de Divisa Alegre/ MG desviando até a mineiradora Nacional de Grafite LTDA na área rural do município de Pedra Azul/ MG e depois Salina/ MG.

Antônio, mais de 40 anos de estrada, contratado e natural do estado da Bahia. Conversei com ele na saída do posto. Percorri 480 quilômetros, de Salina/ MG a Curvelo/ MG.

Wander, mais de 20 anos de estrada, contratado e natural do estado de Minas Gerais. Parou ao me ver pedindo carona. Percorri 90 quilômetros, de Curvelo/ MG a Sete Lagoas/ MG.

Aroldo, 20 anos de estrada, contratado e natural do estado de São Paulo. Parou ao me ver pedindo carona. Percorri 87 quilômetros, de Sete Lagoas/ MG a São João de Bicas/ MG.

Luiz*, 14 anos de estrada, autônomo e natural do estado de Minas Gerais. Parou ao me ver pedindo carona. Percorri 340 quilômetros, de São João de Bicas/ MG a Pouso Alegre/ MG.

Paulo, contratado e natural do estado da Bahia. Parou ao me ver pedindo carona. Percorri 139 quilômetros, de Pouso Alegre/ MG a Atibaia/ SP.

Davi, 21 anos de estrada, autônomo e natural do estado do Paraná. Parou ao me ver pedindo carona. Percorri 190 quilômetros, de Registro/ SP a Curitiba/ PR.

Anderson*, 2 anos de estrada, contratado e natural de Tijucas do Sul/ PR. Conversei com ele na saída do posto. Percorri 730 quilômetros, de Curitiba/ PR a Gravataí/ RS.

3.4 AS ENTREVISTAS

Normalmente, no trabalho jornalístico a busca e o contato com as fontes são uma parte trabalhosa do processo. No meu caso eu saberia quem seriam meus entrevistados no momento que subia no caminhão. Não tinha informações pessoais prévias sobre minhas fontes. Foi um exercício de adaptação da conversa a cada motorista.

Logo que subia nos caminhões trocava informações como nome, o que ele estava carregando, de onde vinha e para onde ia. Essas e outras perguntas genéricas fiz a todos. Em muitos casos era evidente que o caminhoneiro ficava desconfiado de mim. No exemplo do seu Antônio, ele nem falou qual era seu

nome, só no meio da viagem que sem querer deixou escapar. Meninas na beira da estrada são usadas como isca para os caminhoneiros pararem e serem assaltados ou serem obrigados a atravessar com garotas que transportam drogas. As conversas rendiam conforme eles confiavam em mim.

Contei para 11 dos caminhoneiros qual era a pretensão com a viagem. Nenhum recebeu mal. Aos demais não me senti confortável para falar. A maioria teve dificuldade para entender o que era um Trabalho de Conclusão de Curso. Era difícil explicar e eles também não demonstravam interesse em saber mais sobre o projeto. Todas as informações foram obtidas através de conversas casuais e em nenhum momento me senti em uma entrevista formal. Respeitei a vontade de falar dos caminhoneiros. Alguns ficavam durante horas em silêncio, mas todos em algum momento contavam e perguntavam tudo que podiam, numa ânsia de escutar e ser escutado. Com exceção de Odair, todos eram muito falantes. Na maioria das vezes, eles que iniciavam alguma temática de conversa diferente. Quase todos falaram de como conversar é importante para espantar o sono.

Todos os assuntos que esperava tratar apareceram em algum momento. Acredito que de forma espontânea e conforme o caminhoneiro se mostrava disposto. Zé de Oliveira, por exemplo, contou praticamente sobre toda sua vida e respondeu todas as perguntas que fiz. Por outro lado, Odair foi uma fonte reservada sobre a família, mas importante em assuntos como condições das estradas. Muitos temas apareciam conforme a paisagem e as condições mudavam. Com Odair passei trechos terríveis no estado do Alagoas.

Além dos momentos em que estavam dirigindo, tive chance de participar de outros momentos da rotina. Compartilhei o alimento que eles preparavam na gaveta. Jantei churrasco com Ademário, feijão com macarrão de Odair e carreteiro com Osnir. Refeições em postos de gasolina que, por mais que eu tentasse, nenhum deles me deixou pagar a conta.

Não perguntei a idade deles, tinha receio que abrisse brecha para que eles me assediassem ou imaginassem que eu tinha interesse em algo a mais. Também

não puxei assunto sobre relacionamentos fora do casamento ou prostituição, com o mesmo medo. Apesar disso, muitos contaram histórias sobre, e senti ser suficiente para a apuração.

Paramos em borracharias, postos fiscais, bancos e lanchonetes. Tomei banho, duas vezes, nos mesmos postos de gasolina que André e Odair.

Para guardar as informações, a principal ferramenta foi a memória. Minha única ferramenta durante os trechos era o bloco de nota dos celulares. Não tinha condições de gravar áudio ou fazer grandes anotações. Anotava os tópicos das conversas, palavras soltas, algum número ou informação que poderia esquecer. Me mantive atenta ao que era dito e mentalmente ia editando as informações.

3.5 REDAÇÃO

Retornei para Florianópolis nos primeiros dias de abril. Devido a todos os transtornos do falecimento, agravados pelo fato de ter acontecido fora do país, fiquei sobrecarregada de tarefas e tristeza. Durante esse tempo, não quis abandonar o projeto e realizei a compilação das notícias do Google Alerts como forma de me manter atualizada sobre o tema.

No entanto, apenas na primeira semana de maio que comecei a pensar em escrever. Reli todas as anotações e montei uma estrutura de como imaginava que seria a estrutura, dividi as temáticas e os personagens em seis capítulos que, com exceção primeiro, deveriam ter em torno de 12 mil caracteres. A ordem linear e cronológica foi escolhida para facilitar a compreensão do leitor e minha escrita, sabia que se escolhesse outra forma de narrar os fatos vividos iria precisar de mais esforço e tempo para organizar as informações.

Fiquei cerca de três semanas no primeiro capítulo, que apesar de ser menor que os demais, demandou que eu checasse muitas informações. Algumas leituras da pré-apuração tiveram dados importantes atualizados.

No segundo capítulo, Autônomo, apresento o primeiro personagem. André foi o entrevistado que mais sofria com as condições deficitárias da profissão e o caminhoneiro que foi mais difícil de lidar. Optei então, por fazer das histórias do motorista a linha de condução e apresentação das informações sobre os autônomos.

Por mais que a intenção do livrorreportagem seja trazer outro olhar sobre esses profissionais, não poderia deixar de apresentar alguns fatos negativos, porém reais. Adjetivar ele e outros personagens como homofóbicos foi uma escolha consciente. Problematizar o machismo desses homens é também contribuir para uma sociedade mais justa e igual para o trabalhador. Não cabe no trabalho tentar explicar os motivos que levam eles a serem assim, mesmo porque não acredito que seja mais intenso por viverem em um meio essencialmente masculino. Machistas e homofóbicos existem em todos os lugares e profissões e na mesma quantidade. Também não deixei de discutir e argumentar sobre o assunto quando me sentia confortável. A mesma situação se estende para quando chamo Ademário de xenofóbico.

Na primeira semana de junho ainda faltava a redação de mais quatro capítulos. Nesse tempo, meu computador teve problemas duas vezes até estragar a terceira, estagnando de vez, duas semanas antes do prazo de entrega. A realidade é que tive muita dificuldade para seguir escrevendo.

No capítulo três, Homens do Sul, os personagens eram muito bons, tive que fazer escolhas na hora de selecionar quais histórias entrariam, priorizei as que eram ganchos para assuntos comuns a todos os caminhoneiros. Zé de Oliveira e Romeu têm suas histórias de vida e profissão praticamente fundidas. No final do capítulo, trago uma citação do livro *As veias abertas da América Latina*. Enquanto eu redigia o texto, por coincidência, lia o livro de Eduardo Galeano e estava na parte em que ele fala da cultura da cana-de-açúcar como uma das causas da miséria na região. Por mais que eu tivesse conhecimento que aquela

era uma área de plantio da cana, fiquei impressionada com a extensão que ela ocupa e com o impacto que ainda afeta a população.

Enquanto redigia os capítulos, ia checando algumas informações. Fiz duas ligações para o Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários de Florianópolis para sanar dúvidas sobre a legislação trabalhista, que não conseguia compreender apenas pelos documentos e entrei em contato com o Detran de Santa Catarina e Minas Gerais. Também mantenho contato com dois caminhoneiros que conheci em viagens anteriores a essas. Eles foram importantes para esclarecer dúvidas sobre questões mais específicas a respeito dos caminhões e das estradas. Tive que aprender no meio do processo a lidar com um número elevado de informações que eu não havia encontrado antes.

No quarto e no quinto capítulo eu narro as histórias que aconteceram na Bahia e em Minas Gerais, utilizando a mesma estrutura de texto que o capítulo anterior. Escolhendo apresentar em cada um, mais de um personagem.

Outra das minhas preocupações era a descrição dos personagens, não queria reforçar nenhum estereótipo físico. Escolhi ressaltar uma ou outra característica, usei principalmente as características em que eles se reconheciam, por exemplo, Romeu falou várias vezes das orelhas grandes e Gilmar da boca grande. Algumas vezes escolhi nem descrever os personagens por acreditar que não seria relevante na construção da história.

O último capítulo, “Vai pra onde? ”, apresenta os personagens Davi e Anderson e nesse momento também me coloco no texto. Apesar de algumas vezes aparecer nos demais capítulos, com impressões pessoais ou mesmo usando “chegamos” ou “ao meu lado”, nesse momento apareço também como uma personagem. Minha preocupação desde o início do projeto era que o livroreportagem não virasse um relato da minha viagem. Temia perder o foco nos personagens e nas vivências deles. No entanto, no término da apuração percebi que era inevitável explicitar minha opinião sobre tudo que tinha acontecido, afinal interferi na rotina deles e também fazia parte de um dos temas

da estrada, o dos caroneiros. Muitos relataram histórias sobre carona e julguei que eu era a melhor personagem para falar sobre. Os dois últimos capítulos foram escritos em menos de duas semanas, junto com o resto da diagramação.

4 FOTOGRAFIA

Entendo que a pauta teve um alto potencial estético e plástico, mas não me propus a desenvolver um ensaio fotográfico no projeto. Fui questionada várias vezes, por colegas e professores, sobre essa questão. Acredito que o trabalho com a fotografia é uma pauta à parte. Todas as etapas que envolvem fazer uma fotografia merecem muita atenção, algo que sabia que não teria chance de me entregar plenamente, já que me comprometi a essencialmente estar atenta às histórias que os motoristas tinham para contar.

No entanto, desejava deixar algum registro documental em imagem, mesmo que breve, sem que tivesse que me comprometer com uma narrativa fotográfica completa. Desejava imagens que ilustrassem a viagem. Não tive acesso a equipamentos fotográficos profissionais e as câmeras dos celulares que eu possuía tinham uma qualidade baixa. No entanto, consegui emprestadas duas câmeras lomográficas: Colorsplash lomo 35mm e Fisheye One Red lomo 35mm.

O uso das máquinas foi completamente experimental, ciente de que as condições de luz e estabilidade eram precárias dentro da boleia. Não fotografei rostos e nenhum elemento que acreditei escancarar a privacidade dos motoristas. Para além das identidades, suas histórias é que são valorosas. As imagens serviram para colaborar na diagramação e ilustrar os capítulos. Em todas as imagens, a única edição realizada foi um pequeno ganho em matiz e vibratidade para compensar a perda de qualidade que teria na impressão.

5 MAPA

Desde o início do projeto pensei na possibilidade de um mapa. Por se tratar de um tema que necessita de conhecimentos geográficos para uma melhor compreensão, achei indispensável a presença do mapa. Como cito muitas cidades e localidades, acredito que ajudaria o leitor a se localizar e dar dimensão das distâncias. No mapa, trago um recorte do Brasil, apontando o nome dos estados, suas capitais, o trajeto que percorri durante a viagem e os momentos que mudei de boleia, além de sinalizar todas as localidades que menciono no texto. Junto com a pré-diagramação, realizei a base do mapa, conforme ia concluindo os capítulos completava os municípios. Todas as medidas e distâncias são aproximadas, servindo como ilustração.

6 FORMATO E DIAGRAMAÇÃO

O formato escolhido foi de 14 centímetros de largura por 21 centímetros de altura (formato A5), o mais fácil para realizar impressões depois do A4. No início do mês de março realizei a digitalização das fotografias que havia batido durante a viagem. Com um resultado melhor do que imaginava decidi que iria usá-las para ilustrar o livrorreportagem. Depois de decidir como seriam os capítulos e a estrutura dos textos, no começo de maio, realizei uma pré-diagramação, escolhendo e diagramando em definitivo a foto de capa. Conforme fui escrevendo os capítulos escolhia as fotos que o ilustrariam. Depois de terminar a redação do capítulo *The best music of truck*, diamei os quatro capítulos que tinha pronto. Usei no título de capa e no título dos capítulos a fonte *Mohave*, enquanto no texto optei pela fonte *Times New Roman* no corpo 11. As costuras do livrorreportagem foram feitas à mão, por uma questão estética e porque iria diminuir o tempo de confecção do produto.

7 EDIÇÃO E REVISÃO

A edição começou na própria viagem. Durante o trajeto, fui selecionando e dando mais peso a determinados assuntos. Muito do que coloquei no texto foi pensando durante a viagem e nas noites de reflexão nos hotéis. O processo de passar a limpo as breves anotações do celular também consistiram em edições, nesse momento fui agrupando os assuntos e selecionando o que poderia ou não entrar. As demais edições foram feitas conforme ia redigindo os capítulos.

Os títulos dos capítulos surgiram em momentos aleatórios, alguns tinham sido pensados mesmo antes de começar a redigir, outros, depois. O título do livrorreportagem já nasceu com o pré-projeto no semestre passado.

A revisão foi uma das partes mais difíceis, meu cansaço e dificuldade natural em revisão dificultaram o processo. Os quatro primeiros capítulos foram revisados por amigos e meu orientador, no entanto, tive a necessidade de alterar algumas coisas posteriormente. Os dois últimos capítulos foram revisados em um tempo muito curto por um colega do curso.

8 CUSTOS FINANCEIROS

No total, o gasto com o livrorreportagem foi de R\$ 1.900. Custeado inteiramente por recursos pessoais.

ITEM	VALOR
Passagem aérea Florianópolis/SC até Natal/ RN	R\$ 540,00
02 filmes coloridos de 35mm e digitalização das imagens	R\$ 60,00
09 diárias de hotéis	R\$ 625,00
11 dias de alimentação/água	R\$ 325,00
Ônibus/Táxi/Metrô	R\$ 50,00
Impressão de 04 livros e 03 relatórios	R\$ 300,00

9 DIFICULDADES, DESAFIOS, APRENDIZADO

A maior dificuldade no jornalismo sempre é pesar o que deve ou não ser escrito. Por muitas vezes durante este Trabalho de Conclusão de Curso, e durante toda graduação, me questionei sobre a profissão. Quem somos nós para escrever sobre assuntos que não nos pertencem? Que direito temos de entrar na vida das pessoas em busca daquilo que elas não querem contar? A solução então é virar, por opção ou necessidade, marqueteiros de empresas? Na ânsia de esgotar nossas fontes acabamos extrapolando os limites do outro. Duvidei de tudo em todos os momentos, duvidei deles e de mim. Duvidei das histórias que escutei e duvidei da minha capacidade de contá-las. Saio da graduação, espero, com mais incertezas do que certezas, contente por isso, se a situação fosse oposta eu não teria entendido o que é jornalismo. Saio disposta a transformar esse jornalismo que só serve para homens, ricos, brancos e heterossexuais. Saio desejando o momento em que o jornalismo com potencial transformador, que Adelmo Genro Filho escreveu em seu livro que nem nós entendemos direito, vai chegar na comunidade pobre em que vivo, saio da UFSC disposta a fazer diferente.

Quero que meus iguais que vieram de uma educação pública precarizada, e os que são muito menos privilegiados do que eu, tenham chance de entrar na universidade, quero que eles, não saiam chorando de dentro da sala de aula porque tiveram suas falhas ortográficas ridicularizadas na frente de todos pelo professor, quero que não se sintam envergonhados em cursar uma universidade que sempre lhe disseram não ser sua. Quero ser avaliada dentro dos meus limites e não pelos limites dos outros. Quero que meu texto seja compreendido por Seu Antônio, o caminhoneiro que abandonou a escola na segunda série e que está há mais de 40 anos na frente do volante.

Perdi alguém durante a viagem que deu origem a esse livrorreportagem, perdi um pouco de mim e mesmo assim segui, segui porque não tinha tempo de adiar o término desse curso. Segui, porque um mês antes havia trabalhado

durante 14 horas todos os dias durante trinta dias para reunir dinheiro para a viagem.

Poderia ter contado histórias de garçons ou de faxineiros. Poderia ter sido histórias de mulheres ou de LGBT. Todos são explorados, todos. Mas fico aliviada, porque neste mesmo semestre meus colegas jornalistas estão escrevendo sobre mulheres na indústria, sobre a ditadura, sobre o trabalho escravo, sobre educação e sobre o direito à cidade e ao transporte.

Nos últimos meses minhas maiores dificuldades foram lidar com problemas pessoais, com a insegurança em escrever um livro, afinal, escrever um livro parece coisa só para intelectuais. Perdi a conta de quantas vezes repeti que não era capaz, sofri, chorei e me boicotei infinitas vezes. Tive dificuldade com a internet que caía, com o computador que quebrava, com o telefone que parou de funcionar e com o barulho dos vizinhos. Mas por sorte tive um amigo que emprestou o computador, um que revisou meus textos e uma companheira que cedeu a casa, a família, a internet e o ombro. E acima de tudo, tive sorte por ter ao meu lado uma mulher guerreira que há 24 anos vem mostrando como é ser mãe solteira e trabalhadora ao mesmo tempo. Eu poderia contar a história dela também.

Quero muitas coisas e não me envergonho em brigar por elas. Não aceito que digam que estou me vitimizando, não aceito que digam que é coisa de mulher emotiva, não aceito que me chamem de ingênuo, eu não sou ingênuo. Posso ser inexperiente em muitas coisas, mas alguém ingênuo não sobrevive neste mundo machista que é a estrada e o jornalismo. Andei 3.850 quilômetros atravessando o Brasil sozinha.

Eu gostaria de ter feito diferente, gostaria de ter sido mais atenta e de ter tido tempo para amadurecer as frases e histórias que ficaram mal resolvidas no livro, eles mereciam isso. Mas fiz o melhor que consegui e sei que eles fazem o melhor que conseguem.

No mais, aceito todas as críticas que virão, de peito aberto, porque entendo que elas me farão crescer e conseguir cumprir com tudo que me propus aqui.

10 REFERÊNCIAS

Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Relatório Anual 2014 - ANTT**. 2014. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5561/Institucional.html>>. Acesso em: 21 maio 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS (Brasil). **Setor em Números**. 2015. Disponível em: <<http://www.abcr.org.br/Conteudo/Secao/41/acidentes+de+tráfego.aspx>>. Acesso em: 3 maio 2016.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA (Brasil). **Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística**. 2015. Disponível em: <<http://www.guiadotrc.com.br/grisco/rouboest.asp>>. Acesso em: 20 jun. 2016.

BOAS, Sergio Vilas et al (Org.). **Jornalistas literários: Narrativas da vida real por novos autores brasileiros**. São Paulo: Summus, 2007. 315 p.

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Anuário Estatístico das Rodovias Estaduais: Acidentes de Trânsito e Ações de Enfrentamento ao Crime**. 2010. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/estatisticas-de-acidentes/anuario-2010.pdf>>. Acesso em: 2 jun. 2010.

BRASIL. INSTITUTO NACIONAL DO SEGURO SOCIAL. . **Acidente do Trabalho - Enquadramento do Grau de Risco a partir da competência julho/97**. 1997. Disponível em:

<http://www.sato.adm.br/guiadp/paginas/trib_inss_ac_trab_grau_de_risco.htm
>. Acesso em: 2 maio 2016.

BRASIL. MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA SOCIAL. . **Anuário Estatístico da Previdência Social – AEPS**. 2014. Disponível em: <<http://www.mtps.gov.br/dados-abertos/dados-da-previdencia/previdencia-social-e-inss/anuario-estatistico-da-previdencia-social-aeps>>. Acesso em: 4 maio 2016.

BRASIL. POLÍCIA RODVIÁRIA FEDERAL. . **Mapa Unidades, Delegacias e Postos**. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/PortalInternet/enderecosETelefonos.faces?&id=3266>>. Acesso em: 14 maio 2016.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil Subchefia Para Assuntos Jurídicos. **LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012**. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm>. Acesso em: 20 maio 2016

BRASIL. Presidência da República. **LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015**. 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm#art21>. Acesso em: 20 maio 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (Brasil). **Anuário CNT do Transporte 2016**. Disponível em: <<http://anuariodotransporte.cnt.org.br/>>. Acesso em: 10 jun. 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Boletim estatístico - CNT - janeiro 2016**. 2016. Disponível em: <<http://cms.cnt.org.br>>. Acesso em: 12 maio 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (Brasília). **Pesquisa CNT de perfil dos caminhoneiros 2016**. 2016. Disponível em: <www.cnt.org.br/Pesquisa/perfil-dos-caminhoneiros>. Acesso em: 2 maio 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Rodovias 2015**. 2015. Disponível em: <pesquisarodovias.cnt.org.br/>. Acesso em: 10 maio 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Transporte & Desenvolvimento Entraves Logísticos ao escoamento de Soja e Milho**. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Estudo/transporte-desenvolvimento>>. Acesso em: 12 maio 2016.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Brasil). **Mapa Condições das Rodovias**. 2016. Disponível em: <<http://servicos.dnit.gov.br/condicoes/>>. Acesso em: 15 jun. 2016.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **NÚMERO DE VEÍCULOS ENVOLVIDOS POR FINALIDADE DO VEÍCULO**. 2011. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviarias/estatisticas-de-acidentes>>. Acesso em: 2 jun. 2016.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Relação dos trechos com ponto de parada ou descando**. 2015. Disponível em:

<<http://www.dnit.gov.br/rodovias/pontos-de-parada-e-descanso>>. Acesso em: 12 maio 2016.

FUSER, Igor. **A arte da reportagem**. São Paulo: Scritta, 1996.

GALEANO, Eduardo H.. **As veias abertas da América Latina**. Porto Alegre: L&PM, 2012. 397 p. Tradução: Sergio Faraco.

GENRO FILHO, Adelmo. **O segredo da pirâmide**: Para uma teoria marxista do jornalismo. Série Jornalismo a Rigor. V. 6. Florianópolis: Insular, 2012.

SEGURO DPVAT. **Boletim Estatístico do Seguro DPVAT 2015**. 2015. Disponível em: <<http://www.seguradoralider.com.br/Pages/Boletim-Estatistico.aspx>>. Acesso em: 5 maio 2015.

SODRÉ, M; FERRARI, M H. **Técnica de Reportagem**: notas sobre a narrativa jornalística. São Paulo: Summus, 1986.

VILANÇA, Marcos Vinícios. **Em torno da Sociologia do Caminhão**. 3.ed. Rio de Janeiro: Tempo brasileiro: Universidade Federal Fluminense, 1987.

11 BIBLIOGRAFIAS COMPLEMENTAR

CAVALCANTI, Klester. **O nome da morte:** A história real de Júlio Santana, o homem que já matou 492 pessoas. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2006. 245 p.

CHEKHOV, Anton Pavlovich. **Um bom par de sapatos e um caderno de anotações:** Como fazer uma reportagem. São Paulo: Martins, 2007.

COIMBRA, Creso. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: CEDOP do Ministério dos Transportes, 1974.

NOEL, Francisco Luiz. **Por onde andamos.** Rio de Janeiro: Desiderata, 2006.

RIO, João do. **A alma encantadora das ruas.** 2. ed. São Paulo: Martin Claret, 2013. 247 p.

