

De carona na pesquisa: revisão de literatura e algumas direções a partir de uma etnografia em caronas por Florianópolis

Yuri Rosa Neves

Resumo: Partindo da escassez de trabalhos discutindo a prática de carona nas ciências humanas, este artigo apresenta uma revisão de algumas referências internacionais e nacionais sobre o tema. A carona mobiliza diferentes questões, desde perspectivas que focam o caráter político de contestação, a relação com estilos de vida específicos e diferentes configurações históricas que dão forma ao engajamento neste tipo de deslocamento, até reflexões metodológicas e análises mais focadas nas dinâmicas de interação e negociação do realizar da prática. Ao fim, proponho estabelecer algumas articulações de questões levantadas na revisão com minha pesquisa em Florianópolis-SC, um contexto urbano onde a carona é uma possibilidade no deslocamento.

Palavras-chave: Revisão Bibliográfica; Carona; Mobilidade; Etnografia

Abstract: Considering the scarcity of papers discussing the practice of hitchhiking in the human sciences, this article presents a review of some international and national references on the subject. Hitchhiking mobilizes different issues, ranging from perspectives that focus on the political character of contestation, the relationship with specific lifestyles and different historical configurations that shape the engagement in this form of displacement, to methodological reflections and analyzes more focused on the dynamics of interaction and negotiation while hitchhiking. Finally, I propose to establish some articulations of issues raised in the review with my research in Florianópolis-SC, an urban context where the hitchhiking is a possibility.

Key-Words: Literature review; Hitchhiking; Mobility; Ethnography

Introdução

Aonde leva uma antropologia de caronas? Persegui esta pergunta durante alguns anos enquanto realizava graduação em Florianópolis, cidade em que este deslocamento é recorrente, e, no mestrado em Antropologia Social pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, explorei mais profundamente a temática. Neste percurso, a escassez de referências de

pesquisas com caronas, ainda mais etnográficas, exigiu uma incursão numa literatura com diferentes perspectivas de análise. Neste artigo me proponho a compartilhar algumas destas referências que encontrei e, ao fim, articular algumas questões levantadas na revisão com a minha pesquisa. Minha principal intenção é trazer pistas para futuros aventureiros pesquisando caronas.

Tratar desta forma de deslocamento direciona a reflexão para a ideia de mobilidade, que, de forma geral, tem sido explorada através de diferentes fenômenos nas ciências humanas, tais como as migrações, hibridizações culturais, as mobilidades na cidades ou projetos infraestruturais. Muitas destas reflexões estão fortemente marcadas por considerações sobre a intensificação das circulações com a chamada globalização. Neste sentido, Hannerz (1997), num texto já clássico, discute transformações semânticas e teóricas nas pesquisas passando cada vez mais a discutir termos como fluxo, fronteira e híbridos para compreender o caráter da vida contemporânea. Outra referência que amplia os tipos de fluxos é Appadurai (1990) ao discutir como não só pessoas estão cruzando territórios, mas tecnologias, dinheiro, ideias e informações midiáticas também estão em trânsito e inscritas no marco teórico das “paisagens” (*scapes*), termo cunhado pelo autor para compreender as reconfigurações entre local e global.

Nestas discussões surgem questões relacionadas ao individualismo, atomismo social, alienação e segregação geradas pelo caráter das mobilidades contemporâneas, facilmente associadas à compreensão de Augè (2010) canonizada no conceito de “não-lugares”. Por outro lado, numa revisão sobre trabalhos etnográficos sobre a infraestrutura de estradas, Dalakoglou e Harvey (2012) chamam atenção para a impossibilidade de compreender estradas e rodovias como simples “não-lugares” numa projeção de falta de sociabilidades e de sentidos de comunidade de maneira predefinida. Se podem desdobrar segregações e exclusões, as estradas também exibem grandes investimentos públicos e privados em projetos, interferindo e se arranjando com vidas variadas, mobilizando poéticas da paisagens, novos horizontes de relações, desejos e, como Dalakoglou (2010) discute, podendo até engajar disputas de narrativas identitárias entre nações.

Apesar das diferenças nos marcos de análise das mobilidades, é geral e explícito o interesse em questões para além dos deslocamentos, refletindo sobre formas de habitar o mundo, justificando, então, tomar a mobilidade como um “novo paradigma” para as ciências humanas (Sheller & Urry, 2005). Entre os muitos referenciais discutindo mobilidades e

circulações, deslocar-se esticando o dedo na beira de estradas e vias surge como um modo bastante particular de abordar estas problemáticas envolvendo o deslocamento.

Pensando em termos de circulações de ideias, a referência literária clássica para caroneiros, *On The Road*, de Jack Kerouac (2009 [1957]), já sugere o entrelaçamento desta prática de deslocamento com um estilo de vida aventureiro e aberto às incertezas do caminho, o qual não parece se adequar com as formas de mobilidade hegemônicas acessadas através do dinheiro (seja para passagem, gasolina ou para ter um carro) e regradas pela hora do trabalho, da escola, do *rush*, do almoço, do ônibus etc. Nesta obra, expressam-se o desejo por liberdade, críticas sociais, paixão por poesia e destinos a serem descobertos.

Como explorarei nas páginas a seguir, a prática vinculada a este imaginário que encontra força numa geração após a Segunda Guerra crítica ao consumo e à vida urbana é antecedida pela utilização da carona marcada por momentos de crise com guerras ou desemprego, como os *hobos* nos EUA que utilizavam trens de carga para circularem em busca de trabalho. Rivolucris (1972), Portis (2015) e outras pessoas escrevendo sobre o tema discutem estas duas configurações de experiências históricas sobre a carona, as quais poderiam ser vistas como representativas de uma tensão entre esta prática ser tomada por questões pragmáticas de necessidade e falta de recursos, remetendo a situações de crise, inexistência de transportes coletivos ou riscos de entrar em contato com o desconhecido, e, de outro lado, ser vista pelo caráter idealista e político ao criar uma mobilidade “auto-organizada” pelos usuários num reconhecimento mútuo do lugar do outro, positivando-a enquanto forma de relação não baseada num utilitarismo econômico.

Minha experiência coloca a prática num contexto urbano, diferente da paisagem mais típica de estradas presente na maioria das pesquisas. Isto se deve, em grande medida, à forma como os bairros se organizam e a circulação acontece na cidade. Ao invés da malha quadriculada com diversos caminhos de um ponto a outro, os bairros são espécies de ilhas urbanas que são conectadas por poucos caminhos devido aos morros, lagoas, dunas e praias que limitam a expansão urbana. O espaço restrito deste artigo não permite um aprofundamento desta dimensão, de modo que na última parte trarei um pouco da minha etnografia buscando explicitar principalmente o modo como pensei minhas análises através de diálogos com questões levantadas pelos autores e autoras da revisão.

|A carona e a pesquisa numa literatura internacional

A mais antiga referência que encontrei foi uma etnografia realizada na Inglaterra por Donna Carlson (1972). A partir de uma observação participante com estudantes mulheres nos anos 70, a autora produz uma análise pensando o transcorrer dos momentos durante o deslocar, chegando num resultado que quase se assemelha a um guia de como viajar de carona. Com menções a situações vividas por ela e por suas informantes, discute como escolher a vestimenta e preparar o roteiro com os trajetos e horas aumentam as chances de conseguir se deslocar desta maneira. Além disto, menciona as vantagens de assumir uma postura simpática e ativa ao pedir, pondera riscos e motivos que podem influir em aceitar ou não uma carona. Cita até estratégias de como passar uma noite na estrada (Carlson, 1972:140-45). Este interesse em observar a prática como um todo explicita, a meu ver, certa tentativa de controle da incerteza e da maleabilidade da prática, o que fica evidente na sua narrativa de uma situação em que mudou sua disposição e interesse pela conversa com um motorista aparentemente entediado e que anunciava que logo pararia. Esta mudança, segundo Carlson, permitiu a construção de uma empatia que o motivou a seguir viagem noite a dentro e, de quebra, deixar Carlson e sua colega até a porta de suas casas depois da chuva começar. O motorista justificou que não poderia deixar suas amigas na mão. Carlson conclui que a carona, apesar de parecer composta de atividades aleatórias, em “um escrutínio mais próximo revela que é um conjunto de comportamentos culturalmente constituídos” (Idem:146 – tradução minha) que vão além do caráter utilitário de ir de um lado a outro.

Neste caso, a sensibilidade para como o deslocamento por carona tem este caráter manipulável pela pessoa pegando carona se desdobra numa etnografia que também funciona como um guia de como proceder, detalhando o processo como um espécie de receita ou indicações iniciais de segurança num voo. A autora chama atenção para as etapas e modos de geri-las. Explicita como se trata de uma experiência de deslocamento em que o reconhecimento destas etapas transforma completamente a eficácia da jornada, diferente do conjunto de diretrizes mais objetivas num avião, em que somente numa situação de emergência estas informações seriam úteis para a realização segura do deslocamento em si. Carlson nos sugere como ter contato com tais significações culturais e procedimentos acerca da carona diminuem e controlam os riscos e imprecisão.

Apesar do valor etnográfico deste trabalho pioneiro sobre carona na antropologia, a análise fica demasiadamente fechada aos elementos formais, mapeando a prática de modo generalista e atemporal, não havendo uma reflexão sobre variações de encontros com certas

peessoas, momentos históricos, espaços específicos ou mesmo um descentramento da perspectiva de estudante pegando carona. Neste sentido, o caráter incerto e espontâneo da relação entre a carona e o espaço surge como alvo de controle pela etnografia e pela vivência. Na minha opinião, nesta espécie de decodificação estrutural da experiência há uma tendência à ilusão de transcendência dos ritmos e impasses inerente a cada situação, como sugeriria Nancy Munn (1992:96-98) discutindo a ideia de tempo na antropologia. A incerteza não pode ser somente alvo de controle. “Pegar caronas não é somente sobre tolerar a falta de controle, requer aceitação e desejo ativos por incertezas” (Portis, 2015:55 – tradução minha). A incerteza é tanto fonte de *insegurança* quanto de *desejo*.

O livro de Mario Rivilucchi (1974), *Hitch-hiking*, publicado pelo próprio autor, apresenta um panorama mais abrangente sobre significações relativas às caronas. Fruto de uma pesquisa exaustiva utilizando de centenas de entrevistas e uma perspectiva analítica entre a psicologia e a sociologia, também se baseia bastante no contexto inglês, mas expandindo o olhar para outras experiências ao redor do mundo, principalmente na Europa e na Ásia. Tendo pegado e dado muitas caronas, o autor consegue congrega com sensibilidade diferentes perspectivas seguindo situações e opiniões relatadas pelos seus entrevistados, reportagens de jornais e documentos policiais. Traz pontos de vista de jovens numa busca por independência do ambiente familiar, de comunidades de hippies viajando para Grécia, Vietnã, Turquia e outros países, de drogados e outras populações marginalizadas dos centros urbanos, a perspectiva de policiais frente aos *hippies* e *beatniks* na beira das estradas e das justificativas de proibição de uma estrutura jurídica.

Seu cuidado pela variação das significações sobre a prática o permite discutir a violência, as relações de poder entre motoristas e pessoas pedindo carona, as questões de gênero, de classe e de raça, irrompimento da rebeldia adolescente, preocupações paternas e maternas, a fetichização do carro, a cultura individualista, a sexualidade. Apresenta uma compreensão mais contingente e relativa, exibindo um leque de possibilidades de significação que habitam a carona nas estradas europeias nos anos 60 e 70, dando forma à uma comunidade de desconhecidos com laços fugazes. Como argumenta no segundo capítulo, “anti-comunidades” que colocam tensões com a ordem hegemônica burguesa, classe média e capitalista veem na carona um meio de garantir sua resistência, haja visto o tipo de mobilidade que permite.

Os últimos três capítulos da obra são direcionados a uma perspectiva histórica da

carona. Primeiro trata de 1914 até 1939, momento em que a prática nem mesmo fora associada com a palavra *hitchhiking* na Europa, sendo conhecida com *LorryHopping*¹. Neste período há uma utilização por militares e alguns civis por conta do acesso ainda restrito ao carro, sendo relativamente comum em diferentes classes. A Segunda Guerra traz consigo escassez de combustível e necessidade de deslocamento rápidos, fazendo da carona uma ato cívico e patriótico no momento de crise. Com o fim da guerra, o declínio é evidente, segundo Rivolucuri. Porém, a partir daí, até o momento de sua análise nos 70 (talvez até hoje), a carona começa a ser associada com a mobilidade de estudantes (caso da Donna Carlson) e grupos “anti-comunidade” hegemônica, como os *hippies*. Motoristas que eram jovens durante a Segunda Guerra, e portanto, já tinham contato com a carona, são, segundo Rivolucuri, os sujeitos que ajudam a manter viva tal prática.

Na sua tese de doutorado, Julian A. Compagni Portis (2015) busca compreender o declínio da carona nos EUA empreendendo uma genealogia da prática a partir das transformações dos significados públicos e coletivos. Abarca desde reportagens de jornais, literatura, narrativas de caroneiros, estudos sobre violência na carona, até debates sobre a dimensão psicológica e simbólica envolvendo esta forma de deslocamento. Muito próxima à interpretação de Rivolucuri, Portis apresenta as origens da carona nos EUA durante períodos de crise e do entre guerras, período que fora estimulada pelo Estado como ato cívico. Com a entrada dos anos 60 e o consumo de carros aumentando, a carona vai perdendo o caráter de exercício de cidadania e passa a ser lida pela chave de risco e insegurança, justamente quando a carona tem seu último suspiro de existência motivado com os movimentos de contracultura dos anos 60 (Portis, 2015:46-56).

Situações de violência em caronas começam figurar no cinema e na literatura, criando assim um medo difuso do desconhecido que o autor chama “medo societal” retomando conceitos de risco e de medo no contexto contemporâneo das sociedades urbanas. Interessante como, a partir de alguns estudos de agências policiais sobre segurança na carona e percepções difusas nas notícias, conclui ser impossível indicar que a carona tenha diminuído em virtude do aumento objetivo da violência, mas que sem dúvida a circulação desta narrativas de violência e advertências difusas afetaram o imaginário social sobre a carona. Portis traz dados de instituições de segurança pública mostrando que as chances de ocorrer alguma violência, seguindo as incidência de crimes registrados durante as caronas, não difere dos índices em

¹ Algo que se poderia traduzir imprecisamente como “pular de caminhão em caminhão”.

termos gerais na sociedade, até mesmo no caso de mulheres (Idem:41-42). Assim, defende a tese de que a carona é uma espécie de “termômetro” da sociedade entre um senso de conexão e confiança (*togetherness*) e o individualismo (Ibidem:88). Por isto, discute que a escolha de dar e pegar carona se refere mais à construção de uma percepção imaginada do que a um senso de objetividade racional (Ibidem:33). Seu trabalho tem o mérito de colocar o papel da construção de um imaginário de carona articulado com a sociedade em geral como algo central para a prática.

O trabalho de Portis dialoga com o artigo de Linda Mahood (2014) discutindo o sentimento “romântico” dos caroneiros e caroneiras nos anos 60 e 70 no Canadá. Partindo de diversas entrevistas com ex-viajantes daquele tempo, artigos de jornais e uma pesquisa encomendada pelo Estado que objetivava entender por que aqueles jovens estavam pegando a estrada daquele modo, Mahood articula o surgimento disto que considera uma espécie de espírito turístico alternativo com os processos de ampliação da estrutura educacional, a ascensão das classes médias e o contato com diversas códigos culturais ligadas às vestimentas de *hippies*, músicas e literatura. Argumenta que estes jovens se deslocavam movidos pelo espírito de liberdade e vontade de conhecer o país embebido nestas referências culturais (Mahood, 2014:213-214). Interessante o apontamento da autora sobre o movimento feminista ter um papel influente no ambiente social nas décadas de 60 e 70, impulsionando muitas mulheres caroneiras, apesar do menor número se comparado com homens (Idem:217). Mahood elabora a temática a partir destes cruzamentos entre a biografia das pessoas e o momento histórico que servira de base ao surgimento desta figura nas estradas. Segundo a autora, isto permite pensar seu lugar numa formação da identidade nacional e de noções de cidadania em relação a modalidades alternativas de turismo e de viagens (Ibidem:207).

Chandra Mukerji (1978) também faz uso de entrevistas e relatos de viagens, porém foca nas histórias contadas durante as caronas. A partir do comentário de um informante que dera carona, Mukerji sugere que estas poderiam ser parte de um gênero específico, *bullshitting*, o que poderia ser traduzido por “falar bobagens”. A situação da carona com desconhecidos permitiria a performance mais heroica e exagerada nas histórias, que, segundo Mukerji, é parte do prazer nas interações sociais fugazes da carona. Discute a prática recorrendo a um diálogo com Simmel (1983) sobre formas de sociabilidades e, de modo mais indireto e sutil, a Huizinga, filósofo do começo do século 20 que escreve o *Homo Ludens* (1971 [1938]) traçando a importância do jogo em diversos aspectos da vida humana.

Paul Blake Kendall (2016) toma outra direção. Partindo de um estudo de caronas combinadas pela internet na Alemanha, faz uma reflexão sobre uma "comunidade europeia" de caroneiros ativa e conectada por diferentes plataformas na internet trocando conhecimentos sobre segurança, contextos específicos e melhores trechos. Através da ideia de “economia de dádiva” (*gift economy*), coloca ênfase sobre como a circulação das pessoas na carona não implica na circulação de dinheiro, o que se pode relacionar com a dimensão da interação e a circulação de histórias do *bullshiting* de Mukerji (1978). Neste sentido, é interessante o comentário do autor sobre a diferença percebida pelos seus informantes entre caronas programadas (através de aplicativos como *Bla-bla-car*) e espontâneas não estar tanto no uso do dinheiro, mas na perda do caráter espontâneo e aberto (Kendal, 2016:43). Estas caronas programadas estariam mais associadas ao transporte público.

Mesmo neste conjunto de propostas que utilizam estes mecanismos digitais para dar mais segurança e controle, há, segundo o autor, uma tensão com as mobilidades “normais” por representar uma espécie de rompimento com uma lógica econômica capitalista e atomizada da mobilidade. Deste modo, diz que as relações sociais que se estabelecem tem sempre motivações centrais, fazendo então uma discussão sobre a dimensão do tempo experienciado na carona, citando principalmente a ideia de *hitchin-time* de Purkins (2012), sobre a qual tratarei em seguida.

Outro trabalho etnográfico de caronas além de Carlson (1974) que encontrei na literatura internacional foi o de Patrick Laviolette (2014) no artigo *Why did the anthropologist cross de road*². Mobiliza ferramentas que aprofundam a ideia de temporalidade durante a carona, pensando o senso de espacialidade que é construído nesta experiência de deslocamento. Partindo de suas vivências em estradas durante protestos e caronas na Escócia, pretende questionar “como a quebra de convenções, como aquelas existentes na carona, impactam sobre a sensibilidade do espaço e o encontro com a paisagem da estrada” (Laviolette, 2014:1 – tradução minha). Relata caronas com diferentes encontros que o levaram a trajetos inesperados, como o que ocorre quando acompanha um produtor de cinema em visitas a locações para filmagem num trecho que tinha perdido as esperanças de conseguir carona e já estava seguindo a pé. Ou quando, numa outra carona, acaba sendo levado a um bar para conversar com o motorista sobre seu estilo de vida alternativo morando naquela região. Assim, seus relatos carregam a riqueza de trazer o inesperado e o acaso, sendo sensível

² Tradução: “Por quê o antropólogo atravessou a rua”

à temporalidade específica em que “alguma coisa precisa estar pausada, colocada em espera ou suspensão num paradoxal suspense estocástico” (Idem:2 – tradução minha). Articula esta compreensão da suspensão temporal sem perder de vista aquilo que é mais invisível em termos dos arranjos históricos e culturais específicos.

Laviolette (2014) faz elaborações metodológicas que apontam a carona para além de um método de deslocamento, como método de pesquisa, pensando na figura do caroneiro que compõe a paisagem da estrada numa performance que suspende momentaneamente as formas controladas da infraestrutura dos transportes, e exerce grande controle sobre seu destino passando por possibilidades quase infinitas de experiências numa “jornada liminar em que se está dentro e fora da sociedade, e onde o potencial de compreensão individual e coletiva existe”³ (Ibidem, p. 20 – tradução minha). Sua proposta apresenta uma ideia de auto-etnografia, sugerindo como sua própria experiência marca fortemente o caminho da pesquisa. Se por um lado este prefixo poderia ser questionado em razão da etnografia, em certo sentido, sempre ser fruto da percepção localizada do pesquisador, pois sua subjetividade é um elemento central na reflexão do campo (Carvalho, 2012), por outro, a carona é um exemplo de prática na qual cada pessoa tem acesso a experiências radicalmente diferentes, levando-as para elaborações diversas dependendo de sua perspectiva como pessoa negra, jovem, velha ou mulher. Parcialidade dependente ainda dos locais específicos que se circula, pois restringe encontros com certas pessoas.

Certamente as diferenças entre os pesquisadores sempre trazem efeitos aos trabalhos de campo, porém, Laviolette já aponta para como a carona representa uma radicalização desta premissa por depender de uma negociação e contato fugaz. Esta questão permite Laviolette (2014) elaborar a relação entre agência, espaço e temporalidade para compreender a prática e explorar a reflexividade do pesquisador na pesquisa com caronas. Junto com Carlson (1972) e, em menor grau, Kendall (2016) e Mukerji (1978), este artigo demonstra um interesse pelas características práticas da carona, enquanto outros trabalhos parecem se centrar mais sobre significações variadas que, em certa medida, extrapolam o momento de realização do deslocamento, relacionando-o como efeitos e dinâmicas da sociedade mais ampla.

Com Jonathan Purkins (2012) no artigo *The Hitchhiker as Theorist: Rethinking*

³ No original: "They are relationships that do not necessarily extend beyond the confines of being on the road, but are nonetheless genuine and renewable. From them we can portray hitching as a liminal journey that is both in and out of society, and where the potential for individual as well as collective enlightenment exists" (Laviolette, 2014:20)

*Sociology and Anthropology from an Anarchist Perspective*⁴, encontramos a reflexão teórica mais densa no tema e que apresenta proximidades com Laviolette (2014) por sua preocupação metodológica e epistemológica. Antes de aprofundar sua argumentação, é interessante passar pela história do caroneiro Jacob Holdt, mote da argumentação de Purkins.

Fotógrafo e jornalista dinamarquês, Holdt viaja os EUA de carona por cinco anos na década de 70 e produz o livro *American Picture* (1985) relatando suas experiências principalmente com afro-americanos em situações de miséria mesclando fotografias e reflexões sobre as desigualdades sociais a partir de dilemas e situações diversas que vivera no seu caminho. Purkins argumenta que a extensão da experiência permite a Holdt produzir um retrato amplo da desigualdade estrutural do país. Ao buscar delinear sua posição entre viajante, pesquisador e jornalista, apresenta a perspectiva de uma “sociologia de vagabundo” (*Vagabound Sociology*) que tem como aspecto central o fato de não conseguir tomar a distância e objetividade tidas no cânone da ciência, haja visto os envolvimento pessoais que vão surgindo na sua experiência⁵. Holdt parte com pouquíssimo dinheiro em sua jornada, compreendendo que quanto menos recursos temos, mais estamos seguros e propensos a vínculos de solidariedade e reconhecimento mútuo do lugar do outro. Esta postura desdobrou, por exemplo, na intenção de que a obra *American Picture*, para além de relato de viagem e de um retrato das diferenças na sociedade americana naquele momento, convertesse-se numa forma de renda para aqueles que gentilmente contribuíram em sua jornada lhe dando abrigo e comida mesmo estando em situações precárias de vida. Holdt, apesar de centrar com mais ênfase o contexto de violência, pobreza e marginalização, mostra-se sensível ao contato com as diferenças relatando conversas com pessoas ricas, com fazendeiros racistas que exploravam o trabalho dos negros, cenas de trabalho cotidiano, casa das pessoas que fora recebido, fotos de rituais da Klux Klux Kan e cenas de pessoas desnudas.

Deste modo, na medida que Holdt articula as diferenças presentes no país num quadro de relações estruturais através dos encontros que a viagem de carona proporciona, permite a Purkins aprofundar sua reflexão metodológica e discutir como “o modo de transporte auxiliou o método de pesquisa” de Holdt (Purkins, 2012:141), aproximando-se de Laviolette (2014) e

⁴ Tradução: O caroneiro como um Teórico: Repensando a Sociologia e a Antropologia de uma Perspectiva Anarquista

⁵ "Moreover, vagabond sociology is of extremely questionable value as it may only be a certain type of people in any group who gives you shelter. Even though I visited thousands of American homes, my personal involvement with people and constant survival struggle did not always give the intellectual distancing necessary for sociological generalizations. When I nevertheless take the liberty of making sweeping generalizations in the book, it is more as a foreign traveler than as a sociologist: the type of primitive generalizations most foreigners make upon visiting a new country" (Holdt, 1985. p.11)

sua auto-etnografia. A tese central de Purkins é como a carona pode figurar como um ideal teórico anarquista na medida que é parte de um “arranjo informal (e frequentemente marginal) de relações sociais baseadas num mútuo objetivo, cooperação e confiança” que estão normalmente presentes nas “sociedades primitivas’ estudadas pelos antropólogos” (Ibidem:142). Desta maneira, Purkins propõe que a perspectiva do caroneiro, antes de estar em negação com fenômenos da modernidade, está inserida numa rede de infraestrutura e dependente da mobilidade privada do carro. Deste modo, permitiria o acesso a diferentes reflexões sobre política, economia e mobilidade, haja visto o acesso a narrativas marginais da modernidade que se cruzam nos diversos encontros díspares e marcados pelas diferenças na carona.

O que acredito ser mais relevante para aprofundar o estudo desta prática é o modo como Purkins discute a reflexividade desta posição de caroneiro e pesquisador, desestabilizando noções clássicas pelas quais a sociologia e a antropologia constroem seus objetos de modo a expressar seu interesse sobre a marginalização de perspectivas anarquistas nas ciências humanas. A partir de exemplos de contextos de manifestações e organizações políticas autogestionadas e inspiradas por ideias próximas ao anarquismo, Purkins tensiona conceitos e categorias clássicas por tenderem, segundo o autor, a naturalizar os efeitos da modernidade legitimando certas estruturas de autoridade como caminhos inexoráveis das sociedades (Ibidem:145-146). Assim, a marginalização dos anarquistas seria vista pelos limites criados nas compreensões teóricas estreitas sobre a agência dos sujeitos frente às estruturas de conceitualização do mundo (Ibidem:146). Argumenta que há uma relativa exceção na antropologia que, principalmente com a influência mais contemporânea de autores como David Graeber, James Scott e Pierre Clastres, tem demonstrado maior abertura para esta perspectiva.

Além disto, o foco sobre contextos não hegemônicos do capitalismo e, em especial, com estudos acerca das formas de vida de populações ditas “nativas” desde a antropologia clássica teria permitido a persistência de ideias que tensionam as formas pelas quais as sociedades modernas capitalistas se mantêm organizadas e pensadas. Em seu artigo, Purkins discute a noção de economia simbólica da dádiva de Marcel Mauss, chamando atenção para o papel da temporalidade como elemento central na produção do *hau*, espécie de alma dos objetos que circulava em certos ritmos e sentidos dando formas à reciprocidade que permite vislumbrar a integração entre os trobriandeses. Este lapso de espera e acúmulo de *hau* é

associado com as trocas entre a comunidade de caroneiros e motoristas, pois sugere um contexto de convívio e compartilhamento de um certo tempo das relações distante do relógio cotidiano que dá contexto de sentido à ação do indivíduo racional na sociedade integrada através de instituições com encontros prescritos.

A figura do caroneiro como pesquisador é um convite feito pelo autor à desnaturalização epistemológica daquilo que “mantém a sociedade unida” (*what holds 'societies' together*) (Ibidem:148), pensando, assim, numa economia baseada na confiança e na reciprocidade ao invés do utilitarismo, do dinheiro e da impessoalidade. Se estar pegando caronas, como já apontado por Laviolette (2014), coloca em suspensão estruturas de transporte que a sociedade prevê como normais, neste estudo, Purkins tensiona como esta experiência coloca também conceitos em suspensão.

Parece interessante notar como este argumento se alinha, em proporções mais reduzidas, com outras críticas já produzidas sobre o conceito de cultura (Abu-Lughod, 1991; Cunha, 2009), de sociedade (Strathern, 2014) e de social (Latour, 2012), todas apontando para os limites da “autoridade antropológica” que afetam as capacidades do pesquisador de compreender o outro, ao mesmo tempo, direcionando maior atenção à agência dos “nativos” (Carvalho, 2001) na produção de associações com aquilo que tais conceitos buscam definir. Estas desestabilizações produzidas com as críticas pós-coloniais, feministas e pós-moderna trazem elementos que teorias anarquistas, segundo Purkins, já vinham levantando em torno da produção de conhecimento marcada pela naturalização de certas posições.

Assim, acredito que a crítica à “autoridade antropológica” que Purkins sugere pode ser melhor pensada pela crítica à dimensão temporal na construção dos objetos nesta disciplina (Fabian, 1985), pois o autor propõe que o caroneiro seria uma figura exemplar numa postura em que o pesquisador, participando de uma temporalidade específica (*hitchin-time*), é inexoravelmente chamado à ação na inserção neste contexto – tem de se tornar caroneiro, ele mesmo produzindo as suspensões. Afinal, no contexto específico de uma etnografia com caronas, se é tomado antes pela participação enquanto caroneiro ou motorista em deslocamento, do que pesquisador. A obra de Holdt é ilustrativa dos limites e extensões em que os encontros afetam e motivam o engajamento radical, explícito pela profundidade e implicação pessoal das reflexões nos relatos deste viajante que justificam atitudes de companheirismo e parceria em relação aos diversos “outros” que cruzara. O tempo de compartilhamento e a abertura à imersão neste tipo de jornada são definidores do grau de

afetação e do tipo de análise, algo evidente ao fazer da obra *American Picture* (1985) uma fonte de renda às pessoas em situações marginalizadas.

Se neste caso trazido por Purkins este caráter de implicação pessoal é evidente e elaborado teoricamente, Donna Carlson (1972) esboça também uma implicação com o mundo que a rodeia na carona na sua vivência simultânea das posições de “nativa” caroneira e pesquisadora. Ao buscar entender a prática como pesquisadora, produz uma análise estrutural que, utilizando-se de ferramentas da antropologia, condiz, em grande medida, com um manual de etapas para se vivenciar esta forma de deslocamento. O quanto sua posicionalidade como mulher caroneira, apesar de estar relativamente implícita em sua potência, manifesta-se no possibilidade de sua análise vir a servir à gestão das situações por outras mulheres?

Pesquisas sobre caronas no Brasil e o caso de Florianópolis

No levantamento que fiz na literatura nacional, encontrei menos material bibliográfico sobre caronas espontâneas, havendo maior número relacionado a caronas programadas através de sistemas informação e *websites*. Além disto, alguns trabalhos têm recorte em ambientes universitários, seja tratando da modalidade programada, como Ferreira, Ribeiro e Barbosa (2011) sobre a aceitabilidade de uma iniciativa nesta direção na Universidade Federal do Paraná, ou da espontânea, como discutido por Bruno Lucas Saliba de Paula e Eduardo Henrique Carvalho Ferreira (2016). Estes últimos, graduandos de Ciências Sociais da UFMG, relatam a dinâmica de caronas de dentro do campus para circular ali ou ir na direção do centro de Belo Horizonte. É notável o esforço em produzirem descrições de seus encontros com motoristas e outros caroneiros. Discutem teoricamente com as ideias de Simmel sobre a vida do espírito na metrópole, em que a carona, no caso deles, surgiria como exemplo de sociabilidade específica.

Gabriel Mendes Figueira (2015) faz uma revisão das propostas de carona programada no Brasil, localizando-as num marco de economia colaborativa e de mobilidade sustentável. Associada ao uso da internet, de aplicativos ou redes fechadas, estas iniciativas poderiam ser divididas em dois grupos: um utilizando sistemas de controle e registro para pessoas que frequentam cotidianamente uma mesma instituição, como campus universitários, empresas ou fábricas, cruzando seus trajetos; e outras, como o aplicativo *Blá-blá-car* ou páginas do *Facebook* que contém anúncios de pessoas pedindo ou oferecendo caronas. Este último normalmente funciona para viagens longas e prevê uma contribuição em dinheiro fixada

anteriormente, apesar de o autor não tocar na questão monetária. Em diálogo com as áreas de gestão e economia, estas propostas são vistas por Figueira como parte de uma transformação na economia na direção de um desenvolvimento sustentável e de projetos colaborativos balizados por conferências internacionais sobre o meio ambiente e novos modelos de desenvolvimento para as cidades (Figueira, 2015:4-6).

Aprofundando a discussão mais político-econômico, discute como a mobilidade tende a ser tratada de modo estreito pelo poder público, focando nos meios de locomoção e tendo como base indicadores quantitativos de viagens diárias realizadas. Defende a necessidade de pensar a mobilidade qualitativamente (Figueira, 2015:10), indicando o fundo político por trás de propostas colaborativas e ampliando o panorama trazido por análises mais pontuais de projetos específicos de carona programada⁶. Chama atenção para reconhecimento da mútua participação das pessoas para realização da mobilidade.

Além destes, existem três trabalhos realizados sobre carona em Florianópolis, onde realizei minha pesquisa. Alexandre Cordeiro (2017), recém-formado em geografia pela UFSC, articula a carona com o processo de desenvolvimento das políticas urbanas para mobilidade na cidade centradas na locomoção rodoviária individual (Cordeiro, 2017:20-31), assim apontando como a prática figura como opção a esta lógica e à precariedade do transporte público. Cordeiro discute a influência da estrutura polinuclear do espaço urbano para criação desta possibilidade na cidade. Além de algumas propostas de plataformas digitais para caronas apresentadas pelo autor, ao fim do seu trabalho traz um mapeamento de alguns pontos de caronas nos bairros de Florianópolis que se propôs a pesquisar (Idem:57-85). Estes, em grande medida, confluem com os lugares que minha etnografia cruza. As imagens e as descrições dos pontos estão implicitamente marcados pela larga experiência do autor se deslocando desta forma⁷. Próximo à Carlson (1972), objetiva ajudar novas pessoas a se deslocarem de carona pela ilha ao criar o mapeamento dos pontos.

Os dois outros trabalhos realizados sobre caronas em Florianópolis que pude encontrar são de duas graduandas de ciências sociais e, o outro, de três estudantes da pós-graduação em Antropologia Social pela UFSC, ambos artigos elaborados para disciplinas nas respectivas

⁶ Outro trabalho que vai nesta direção é a dissertação de Rafael da Silva Schmitt (2006) intitulada “Impactos da implantação de medidas de gerenciamento da mobilidade em uma área urbana com múltiplos polos atratores de viagens” e defendida no Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da UFRGS. Não vou me atentar neste ou em outros trabalhos nesta direção por já estarem compilados em suas principais ideias na revisão de Figueira (2015), pelo menos no que concerne ao interesse no campo das ciências humanas e aos limites propostos neste artigo.

⁷ Por muitos anos, Alexandre Cordeiro pegou carona da universidade até o continente, saindo da ilha e pegando caronas até mesmo na ponte Hercílio Luz, onde muitas vezes escutei ser impossível de fazer.

formações. Keller e Silva (2010), alunas da graduação, fazem uma série de entrevistas com motoristas com quem pegaram caronas durante mais ou menos um mês, principalmente num trajeto específico e típico de caroneiros e caroneiras – do Morro da Lagoa para o Córrego Grande, nos arredores da UFSC. As autoras vinculam a carona aos conceitos de *habitus* e campos de Pierre Bourdieu buscando captar a relação das pessoas com a prática nas entrevistas. O argumento central explorado neste artigo é como a carona pode se configurar como solução de problemas existentes nas mobilidade com o transporte coletivo na cidade, mobilizando um caráter político à ação de se locomover esticando o dedo na via.

A elaboração do meu trabalho compartilhou com as autoras a percepção de que, nas caronas, a “(...) pesquisa apresenta uma singularidade quanto à sua metodologia, devido ao grupo estabelecido não ser passível de demarcação fixa por seu caráter aleatório e flutuante” (Keller e Silva, 2010. p. 207). Porém, a meu ver, esta importante constatação metodológica perde força e cria ruídos com a perspectiva teórica construída pela ideia de *habitus*, recaindo numa chave analítica que tende a apagar o caráter contingente, incerto e aberto, focando em estruturas internalizadas que deixam pouco abertura à agência (Bourdieu, 1994:56). A espontaneidade da carona não é tanto fruto de uma incorporação mais inconsciente na estruturação das ações, mas uma espontaneidade atenta que é chamada a ponderar escolhas ao longo do caminho.

Estes dois trabalhos sobre carona em Florianópolis mencionadas até agora se aproximam pelo debate em torno de dimensões políticas da prática. A distinção é que Cordeiro (2017) foca numa argumentação mais vinculado às políticas institucionais da mobilidade e ao planejamento urbano, fazendo da prática uma possibilidade de rompimento com a lógica individualista destas formas de gestão. Já Keller e Silva (2007), articulando também a carona com o discurso de problemas da mobilidade, apontam para a militância do Movimento Passe Livre na cidade como aspecto representativo destes problemas.

O outro trabalho (Barros, Gomes e Camargo, 2016) carrega um interesse etnográfico mais elaborado teoricamente, adentrando nas dimensões das negociações e estratégias entre caroneiros e motoristas, mesmo fora da carona em si ao descrever as filas, a utilização de plaquinhas indicando o destino do caroneiro, as comunicações na passagem dos carros e o reconhecimento da rede de pessoas que pegam e dão carona. Baseando-se principalmente nas noções de Gilberto Velho de estilos de vida, estigma, campo de possibilidades e negociação de realidade, colhem entrevistas e descrevem algumas saídas de campo que realizaram saindo de

pontos ao redor da universidade e indo para a Lagoa da Conceição no Leste e para o Campeche no Sul.

Nas suas notas conclusivas, constatam que apesar da população de motoristas apresentarem uma diversidade entre classes e estilos de vida, caroneiros e caroneiras são majoritariamente estudantes. Esta conclusão é relativamente pertinente, porém vinculada ao escopo limitado da pesquisa às áreas em torno da universidade e, a meu ver, à não familiaridade que as pesquisadoras e o pesquisador tinha com a cidade e com carona em geral. Os relatos retratam a primeira vez em que cada um pegou carona, o que certamente facilita uma predisposição do olhar para a riqueza das dinâmicas, mas perde de vista um aprofundamento das experiências numa imersão etnográfica mais longa, que sempre convida a novas facetas dos fenômenos. Pela minha vivência, esta elaboração restringe a população de caroneiros e apaga outros participantes ocasionais. Os trabalhos de Keller e Silva (2007) e de Cordeiro (2017), apesar de não se pretenderem etnográficos, exibem a maior familiaridade com a prática e expressam como há mais representações e grupos de usuários da prática.

De modo geral, parece notável que, diferente dos outros trabalhos sobre carona, estes três estudos realizados no contexto metropolitano de Florianópolis estão diretamente ligados ao cotidiano e aos problemas de mobilidade no espaço da cidade, refletindo-se na utilização de conceitos e autores que estão dedicados ao estudo de sociabilidades urbanas e perspectivas que tendem à ênfase sobre as regularidades dos ritmos da vida, mesmo havendo o esforço de apontar aspectos contingentes. Não pretendo negar a existência destas regularidades, mas produzir uma reflexão sobre a carona, como vimos na revisão, requer atenção ao papel destas se articulando com as incertezas e as parcialidades vividas pelos participantes de uma comunidade que, em última análise, não tem limites tão definidos. Quem pega carona hoje, pode deixar de fazê-lo amanhã, ou só o faz em certos ambientes. Assim, seguindo principalmente Purkins (2012) e Laviolette (2014), gostaria de argumentar que colocar a incerteza em foco nas práticas “(...) é reintroduzir o tempo, com seu ritmo, sua orientação e sua irreversibilidade”, como sugere Pierre Bourdieu (1992:101 – tradução minha) ao discutir o caráter temporal nas lógicas práticas. Por isto, ter em mente que refletir sobre a carona como prática no espaço leva a pensar na temporalidade específica que é vivida e construída pelos sujeitos durante o deslocamento, mesmo num contexto urbano.

Antes de concluir este artigo trazendo algumas análises da minha dissertação, acredito ser importante apontar como a prática de carona no Brasil parece apontar para rumos distintos

da literatura internacional. Não encontrei nesta produção nacional trabalhos que dialoguem mais diretamente com o espírito crítico, articulações com momentos históricos, diferentes grupos ou representações negativas da prática como um *corpus* de conhecimento elaborado. Como caroneiro, encontrei muitos “Malucos de Estrada”⁸ e estudantes viajando deste modo pelo país, assim como em muitos contextos de interior a carona é utilizada pelas comunidades pela escassez de transporte público, o que indica possibilidades pesquisa a serem exploradas, revelando as variações desta prática em diferentes contextos.

Acredito que o caso da carona em Florianópolis permita uma perspectiva interessante para retomar algumas continuidades com as diversas pesquisas que apresentei nesta revisão, assim como demarcar diferenças da temporalidade extra cotidiana e excepcional das caronas em estrada em que a maioria destes estudos se dá. Por se tratar de um contexto urbano, a prática acontece no cotidiano para ir trabalhar, estudar ou realizar alguma atividade de lazer, deste modo preenchida de um caráter mais opaco do dia a dia. Uma reflexão sobre as dinâmicas específicas da urbanidade de Florianópolis articulada com uma literatura de antropologia urbana seria imprescindível para discutir o modo como este deslocamento esticando o dedo na beira da via ganha forma neste contexto. Porém, isto foge ao meu interesse neste artigo.

Por isso, gostaria de mencionar duas situações que vivenciei em campo para elaborar dois elementos específicos da revisão, demonstrando como tais questões surgiram na minha etnografia. Primeiramente, a carona está envolta num potencial crítico não só sobre as mobilidades hegemônicas entre transporte público e o carro privado, mas, como vimos, alça relações com a sociedade mais geral, enfocando as mediações das trocas pela impessoalidade do dinheiro, o individualismo e os limites da implicação pessoal, a dominação de certas formas de viver o tempo. Neste sentido remete a certos ideais e estilos de vida criando “anti-comunidades”, como diria Rivoluceri (1974, cap. 2) das experiências *hippies*, *beatniks* e outros viajantes de carona; ao que Mahood (2012) considera sentimento “romântico” e espírito de um turismo alternativo surgido como efeito da onda crítica da contra-cultura; ou mesmo em outras análises que entrelaçam a carona com significados e com outras práticas que extrapolam o momento do deslocamento em si. Esta direção analítica poderia ser contrastada por outras perspectivas que dão ênfase sobre os modos de lidar com as situações e pensar

⁸ “Malucos de Estrada” ou “maluco de BR”, autodenominações de “hippies” brasileiros, marcando distinções com o contexto norte-americano dos anos 70. Ver documentário “Malucos de Estrada” - Beleza à margem. Acesso: <https://www.youtube.com/watch?v=E2xYfyEANMw&t=1535s>

procedimentalmente este deslocamento, discutindo posicionamento na via, vestimentas e interações (Carlson, 1972), as temporalidades de suspensões (Laviolette) e de instantes fugazes decisivos - ou seja, uma direção que enfoca no sentido pragmático e prático de se estar tratando da mobilidade humana, remetendo a algo que é imprescindível na compreensão da vida no mundo contemporâneo.

Não pretendo sustentar estes polos analíticos como uma divisão dura, mas sugerir seu rendimento reflexivo para pensarmos a prática em diferentes situações e perspectivas. Estas duas tendências ficam explícitas nas narrativas mais históricas da carona nos períodos de crise e guerra, quando ganhou um caráter cívico para cumprir a mobilidade necessária fugindo de zonas de bombardeio, racionando combustível e cobrindo a falta de transporte, e nos períodos pós-guerra, quando não eram colapsos infraestruturais que motivavam os dedos saltitantes nas rodovias, mas figurando como parte de escolhas de certos grupos e pessoas por ideais e formas de viver a vida.

Outro modo de pensar aproximando do caso florianopolitano é pela forma com que a carona surgia (e ainda surge) em alguns contextos pela falta de transporte e devido ao reconhecimento comunitário (Rial, 1988:48) – cumprindo papel sobre algum limite infraestrutural – e, por outro lado, seguindo motoristas, caroneiros e caroneiras que entrevistei, a prática está também relacionada ao espírito desta cidade carinhosamente conhecida por Ilha da Magia, remetendo aos atrativos turísticos, ritmos pacatos associado ao cosmopolitismo e população de estudantes. Ou seja, trata-se de uma prática que figura no horizonte das formas específicas de habitar neste lugar.

Além desta questão em torno destes pólos analíticos que gostaria de articular com uma situação da minha etnografia, outro elemento latente no levantamento sobre caronas é o caráter de implicação pessoal elaborado exhaustivamente por Purkins (2012) e por Laviolette (2014) ao sugerirem como o método de deslocamento dá forma à pesquisa. Neste sentido, vou trazer uma situação em que me vi implicado nas dinâmicas e significações da carona, explicitando como os limites da objetividade analítica se dão durante o campo nas carona, tendo em vista a extensão da implicação do pesquisador ao aderir aos ritmos da dinâmica do deslocamento.

Uma etnografia de carona em Florianópolis: o lugar do pesquisador e os pólos idealista e pragmático

Durante algumas semanas em 2013, antes de realizar o mestrado, fiz uma série de entrevistas com câmera. Estava motivado a registrar opiniões principalmente de motoristas e captar a dimensão estética que a cidade proporciona ao circular por suas ruas. Esta situação que vou apresentar é parte de uma transcrição de uma dessas gravações, de modo que permite um relato que mantém as falas originais. Além disto, a câmera coloca na centralidade a realização da pesquisa e incita as pessoas a darem opiniões sobre a carona. Interessa para minha argumentação o modo como cada um narra suas percepções sobre a prática.

Ricardo, Laura e o filho deles, Theo, foram as pessoas que deram carona nesta ocasião. Logo depois de me apresentar e contar os objetivos da pesquisa, pergunto se posso ligar a câmera, o que eles prontamente aceitam. Ricardo, designer de móveis, estava na cidade há um ano e meio, era do Espírito Santo e tinha vindo para o sul por causa da marcenaria. “Aí acabei caindo em Florianópolis, que apesar de não ser um polo moveleiro, foi onde eu fiquei. A gente se conheceu aqui, teve um filho aqui. Criamos raízes”. Já Laura tinha vindo de Minas Gerais estudar Naturologia sete anos antes e já estava há um ano formada. “Era aqui ou São Paulo”, disse esboçando um sorriso leve e com a fala um pouco mais lenta que de Ricardo. “Preferi vir pra cá”, finaliza. Theo tinha menos de dois anos e ficou silencioso durante todo o caminho. Quando perguntei sobre onde moravam e como se relacionavam com a prática, Ricardo conta que morava na Lagoa da Conceição, mas estava mudando para o Rio Tavares, um bairro vizinho. Então, retomando algo que tinha comentado sobre os objetivos de estudar as interações entre a cidade e prática, ele diz:

“O pessoal dali tem uma... aqui essa região toda da Lagoa [referindo-se aos bairros ao redor, incluindo Rio Tavares e Porto da Lagoa] tem um... [Ricardo vai buscando as palavras] Juntou muita gente, mesmo que gente de fora, com esse mesmo pensamento, assim, de... de coexistir, de cooperar. Então sair dessa região eu acho é meio difícil. A Lagoa ainda tem essa saída. Eu acho saudável isso, sabe, de tentar ajudar o outro, de tentar cooperar com outro. Acho bem bacana. Traz essa... Acho que esse é o conceito que traz pra mim da Lagoa”.

Quando pergunto para Laura sobre sua relação como a carona, ela apresenta um narrativa mais marcada por sua experiência, depois de mencionar como estava acostumada a morar no Porto da Lagoa – estava lá desde que chegara em Florianópolis:

“Eu cheguei e via que era muito comum pegar carona. Quando eu comecei eu tinha medo, só que aos poucos comecei a precisar. Quando você depende do transporte público, acaba precisando da carona. Aí eu perdi o medo, peguei algumas caronas já. Mas tem um tempo. Depois tive carro um tempo, aí eu dava carona. E agora tem o pai do meu filho, daí ele dá carona pra gente [risos e uma

breve pausa]. Mas é muito legal esse esquema, assim. A gente conhece muita gente. É um hábito, né (...) as pessoas que dão carona são pessoas que já tão habituadas a dar caronas, assim... Pessoas que conhecem, é tranquilo [dá uma olhada de relance para a janela]. Acho que é uma forma segura”.

Na pausa da fala Ricardo já parte para uma olhar mais comparativo e analítico depois de uma breve instante reflexivo silencioso:

“A gente tá voltando um pouquinho à questão de sair dessa individualidade absurda e começar a praticar o... ver o... né. Quem vem de fora, eu venho do Espírito Santo, no Espírito Santo não existe essa cultura de carona, principalmente pela associação das pessoas a um, um... Vitória, capital do Espírito Santo, é uma cidade muito violenta então não tem isso, essa coisa de dar carona, compartilhar, eles são muito individualistas. Aqui eu vejo principalmente das pessoas que vêm pra cá, não necessariamente das pessoas que são daqui, isso aí. O que eu percebi é que as pessoas que vêm pra cá aceitam essa coisa de dar carona, de respeitar, de confiar (...) se você tá confiando, você tá dando carona e isso tá funcionando, significa que aquela, né, que aquilo ali tá funcionando, porque a população está se respeitando e se entendendo, e tá vendo que... Principalmente que a gente não consegue depender somente do transporte público. Então por que não cooperar e ceder espaço e evitar que... Ceder espaço pra que mais pessoas consigam se locomover com qualidade. E eu acredito que vai gerar *no futuro uma eficiência mais autônoma, dependendo menos do sistema público*. Se crescer, né, ou quando [risos]. Se a gente for dependendo menos disso a gente vai acabar vendo que a gente não está amarrado só neles, né. Que a gente depende deles, que a gente tem que cobrar deles, mas que a gente pode... Tem formas alternativas de você se locomover. De você criar essa, essa.... Essa interação assim [olha pra câmera com um sorriso conclusivo]. Acho que é isso.

Ao fim pergunto se Laura quer falar mais alguma coisa, ela olha pra câmera num pequeno sobressalto e diz: “Oi? Ah, não, valeu” e dá um sorriso final.

Esta carona, por sua intencionalidade de pesquisa marcada pela câmera e pelas perguntas direcionadas, tem o potencial de ilustrar outra perspectiva sobre o dilema que estava tratando anteriormente. Ricardo e Laura, em suas narrativas sobre caronas, apresentam um dilema central para pensar a viabilidade da carona como prática auto-organizada pelos participantes entre a resistência intencional que coloca um *idealismo*, e os efeitos *pragmáticos* e materiais de se propor a deslocar desta forma. Enquanto Ricardo discute a formação deste senso de comunidade na Lagoa, principalmente das pessoas “de fora”, o contraponto com o individualismo e a violência mencionando Vitória-ES e sugerindo então o horizonte mais autônomo que a prática projeta, Laura apresenta um olhar mais calcado na sua própria experiência de medo, de sentir os limites do transporte público e de compreender o caráter de “hábito” da cidade. Apesar de concordar com Ricardo, não elabora uma perspectiva analítica mais geral que vai além do deslocamento em si, remete à sua posicionalidade (Haraway, 1995) e à insegurança da posição

feminina ao pegar carona. Com o entrelaçamento com as falas de Ricardo, Laura parece colocar freios pragmáticos sobre a segura posição de quem percebe antes o idealismo nas formas de resistências em relação à gestão infraestrutural e política mais ampla. Implicitamente chama atenção para o machismo estrutural que mulheres convivem ao pegar carona.

Apesar desta situação explicitar como há diferenças radicais nos modos em que homens e mulheres se relacionam com a carona, seria um erro apontar que esta situação explica que homens vejam a carona de modo idealista e as mulheres de modo pragmático. Há diversas formas de significar a carona nas experiências de ambos gêneros se deslocando. Além disto, não estou sugerindo que as opiniões de Ricardo e de Laura sejam opostas, talvez houvessem até outras perspectivas que poderiam inverter esta ideia numa entrevista mais longa. Mas é interessante pensar como esta situação pode dar um novo olhar sobre os polos analíticos que identifiquei com a revisão levando para situações em campo nas representações e narrativas elaboradas. Trazem novos relevos para a reflexão da prática, imbricando risco, segurança, gênero e política para uma reflexão em que tais termos, idealista e pragmático, são momentaneamente úteis à compreensão da carona.

Meu argumento para esta situação, que pela limitação deste artigo não pode tomar uma profundidade maior, vai na direção de como estas falas ilustram dilemas da gestão de projetos políticos autogestionados e contestação de ordens hegemônicas que sempre se veem cruzados por limites estruturais, os quais afetam diferentemente certas pessoas. Ou quem pode criar e participar de uma comunidade alternativa tendo como horizonte a autossuficiência? Se neste caso as diferenças de gênero estiveram em foco, poderíamos sugerir como cruzamentos com classe, raça e outros marcadores sociais da diferença também afetam projetos políticos de resistência na sociedade.

Assim, os conceitos de idealista e de pragmático servem como metáforas produtivas para dar conta de expressar também a própria parcialidade analítica do meu caminho de pesquisa. Não são referentes fixos para entender ou definir a prática, mas podem auxiliar a pensar num conhecimento pela “objetividade corporificada” que esteja mais “afinado à ressonância, não a dicotomias” (Haraway, 1995:24). Para aprofundar os deslocamentos destes polos analíticos, reafirmando mais o caráter de ressonâncias, gostaria de trazer um último relato. Neste, não estou com a câmera e se trata de uma situação cotidiana em que me deslocava para a faculdade e a realização da pesquisa não fica em foco, mantendo-se o caráter mais opaco da prática no cotidiano da cidade de Florianópolis.

Agosto de 2015, em torno de 15h e 30min, dia de sol. Estava no posto do trevo no Rio Tavares e ia em direção centro da ilha, onde fica a UFSC. Com pouco tempo pedindo carona para um carro antigo, escort prata. Estavam no carro Fábio, o motorista manezinho do continente entre 40 e 50, e Jennifer, talvez com seus 18 a 25 anos, natural de Porto Alegre. Voltavam pra casa de um dia de "serviço" com obras e reformas elétricas que realizavam na Armação, um bairro mais ao sul. Iam para o continente. A moça pouco falou, somente nas apresentações iniciais. Podia ver sentado no banco de trás o porta malas cheio de ferramentas: caixas, cabos, martelo, serra elétrica de disco. Logo depois que agradeço a disposição, Fábio comenta como quem puxa assunto que estava caro o preço da passagem do ônibus, sugerindo uma vantagem para pegar a carona. Comentei como achava interessante a prática de caronas também pela chance de contato que se estabelecia com as pessoas, conhecendo histórias e se ajudando. Isso o fez lembrar do tempo em que utilizava ônibus cotidianamente e fazia várias amizades com pessoa que encontrava, mencionando até comemorações de aniversário que realizavam dentro do coletivo. Depois comentou sobre um rapaz que tinha dado carona no dia anterior, disse que era muito "gente boa" e se parecia comigo. Tentou descrevê-lo para ver se eu conhecia: traços finos no rosto, não muito alto, roupas largas, barba, loiro, cabelo grande... Não foi possível reconhecer, mas indica como este senhor vai reconhecendo certos "tipos" de pessoas, estilos de caroneiros. Depois de um curto silêncio, comenta mais uma vez ao longo da conversa que carona era boa porque era mais barata, e novamente concordo colocando a ressalva do aspecto da interação e do encontro. A carona foi rápida, me deixaram no pé do morro do pantanal e subo a pé até a universidade.

Refletindo sobre esta carona a partir de eixos analíticos propostos anteriormente, percebe-se como nesta situação em campo eu passei a enfatizar a circulação dos encontros e as conversas que a carona proporciona, remetendo à sua potência de resistência política idealista, enquanto Fábio chamava atenção para o preço da passagem e a economia de dinheiro ao se deslocar desta maneira, “o ônibus estava muito caro...”. Ao colocar isto, sua fala se aproxima do pólo pragmático – chamando atenção para um aspecto central na infraestrutura de locomoção, o dinheiro. É significativo o fato de ter levado a conversa para a situação de sociabilidade do ônibus quando mencionei que via a carona por este lado mais idealista, lembrando-nos como não se pode tomar as ideias de “não-lugar”, reserva e anonimato como algo dado e determinante das mobilidades convencionais.

Minha intenção com este relato é explicitar o modo como surge o lugar do pesquisador realizando a etnografia. Assim como a omissão do caráter monetário das “novas mobilidades colaborativas” de Figueira (2015), pode-se dizer que a cobrança de dinheiro nas caronas espontâneas em Florianópolis surge como espécie de tabu, principalmente entre estudantes. Numa outra situação em que um motorista pedira alguma contribuição financeira durante a carona, lembro que as pessoas que estavam comigo comentaram, após descermos, o absurdo que isto seria, pois ele faria de qualquer maneira o trajeto. É como se o dinheiro ‘poluísse’ o altruísmo e a intenção da carona. Após reler este relato várias vezes, senti que eu mesmo estava, em certo sentido, flertando espontaneamente com esta ideia ao retomar este horizonte idealista das trocas e relações possíveis que a carona proporciona cada vez que Fábio, alguém de uma classe mais baixa, chamava atenção para a economia de dinheiro que pegar carona proporcionava. Sua parcialidade e os limites infraestruturais podem ser vistos como motivadores destes contrapontos surgidos com as minhas colocações. Quem pode lembrar e quem pode esquecer do dinheiro que (não) circula na carona?

Assim como na situação anterior com Laura e Ricardo, este último relato permite vislumbrar articulações com Purkins (2012) e Laviolette (2014) sobre a afetação, a implicação e as suspensões com as quais o próprio pesquisador precisa estar em contato na carona, exibindo algumas facetas das direções que tomei para discutir tais questões. Como Laura colocando freios a uma perspectiva mais idealista de Ricardo, ao retomar as falas de Fábio percebi como ele fez algo parecido comigo, quando vivia cotiadamente a prática para me deslocar e pesquisando. Traz o modo como nesta experiência etnográfica se explicita a imersão em certas significações que

são parte da pesquisa. Se dificilmente se assume uma perspectiva analítica neutra durante qualquer campo, nas caronas esta questão está marcada radicalmente, pois quem se é (mulher, homem, negro, transsexual e tudo que possa marcar a diferença) implica variadas possibilidades, limites e riscos. Talvez esta seja uma questão importante para a qual a carona pode nos levar: o quanto temos de visibilizar nosso lugar imerso no mundo para realizar pesquisas.

Referências

- ABU-LUGHOD, Lila. Writing against Culture. 1991. In: FOX, R. (ed.) *Recapturing Anthropology. Santa Fe: School of American Research*, p.137-162.
- APPADURAI, Arjun. Disjuncture and Difference in the Global Cultural Economy, 1990.
- AUGÈ, Marc. 2010. *Por uma antropologia da mobilidade*. Campinas:EDLTFAL, UNESP.
- BARROS, Tatiane Vieira; GOMES, Larisse Louise Ponte; CAMARGO, Marcelo Giacomazzi. 2016. *Etnografia da carona. Uma perspectiva sobre mobilidade e sociabilidade*. Ponto Urbe [Online], v. 19. Acesso: <http://pontourbe.revues.org/3266>.
- BOURDIEU, Pierre. 1991. *The Logic of Practice*. Stanford: University Press:1-142.
- CARVALHO, José Jorge de. 2001. *O olhar etnográfico e a voz subalterna*. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 7(15):107-147.
- CARNEIRO DA CUNHA, Manuela. 2009. Cultura e "cultura": conhecimentos tradicionais e direitos intelectuais. In: *Cultura com aspas*. pp. 311-373. 2001.
- CARLSON, Donna. 1972. *Thumbs out: Ethnography of Hitchhiking*. In: *The Cultural Experience: Ethnography in Complex Society*.: SRA. Edited by J.P. Spradley & D.W. McCurdy, pp. 137-146 Chicago Press .Acesso em <https://archive.org/stream/culturalexperien00spra#page/146/mode/2up>.
- CORDEIRO, Alexandre de Albuquerque. 2017. *Carona solidária : uma opção de mobilidade no município de Florianópolis – SC*. Trabalho de Conclusão de Curso, Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas.
- DALAKOGLU, Dimitris. 2010. *The road: An ethnography of the Albanian–Greek cross-border motorway*. American Ethnologist, Vol. 37(1): pp. 132–149.
- DALAKOGLU, Dimitris & HARVEY, Penny. 2012. *Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility*. Mobilities, Routledge. Vol. 7(4) November

2012:459-465.

FIGUEIRA, Gabriel Mendes. 2015 Mobilidade Colaborativa no Brasil: um estudo de caso sobre iniciativas de carona economia colaborativa. Anais do Congresso Nacional em Excelência de Gestão.

HANNERZ, Ulf. 1997. Fluxos, Fronteiras e Híbridos: palavras chave da antropologia transnacional.

Mana, 3(1):7-39.

HARAWAY, Donna. 1995. Saberes Localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial. *Cadernos Pagu*, (5):07-41.

HIUZINGA, Johan. 1971 [1938]. *Homo Ludens: o jogo como elemento da cultura*. Perspectiva, São Paulo:Editora da USP.

KENDALL, Blake Paul. 2016. *Sharing the Road: The Post-Internet Hitchhiker*. Journal of Visual and Media Anthropology, v. 2 No.1: 40-55.

KEROUAC, Jack. 2006. On the Road – Pé na Estrada. Porto Alegre: Editora L&PM Pocket.

LATOUR, Bruno. 2012. *Reagregando o social: uma introdução à teoria do Ator-Rede*. Salvador: Edufba; Bauru: Edusc.

LAVIOLETTE, Patrick. 2014. *Why did the Anthropologist Cross the Road? Hitch-Hiking as a Stochastic Modality of Travel*, *Ethnos: Journal of Anthropology*:1-23.

MAHOOD, Linda. 2014. *Hitchin' a Ride in the 1970s: Canadian Youth Culture and the Romance with Mobility*. *Histoire sociale / Social History*, vol. XLVII, no 93:205 – 227.

MUNN, Nancy. 1992. *The cultural anthropology of time: a critical essay*. *Annual Anthropological Review*, v. 21:93-123.

MUKERJI, Chandra. 1978. *"Bullshitting: Road Lore among Hitchhikers."* *Social Problems*, V. 25, no. 3:241-52.

PAULA, Bruno Lucas Saliba de; FERREIRA, Eduardo Henrique Carvalho. 2016. Um carro a menos, um amigo a mais: A carona como exemplo de sociabilidade. *Revista Três Pontos*, v. 7, n.2:23- 31.

PORTIS, Julian A. Compagni. *Thumbs Down- America and the Decline of Hitchhiking*. Tese de Doutorado, Connecticut: Wesleyan University, Middletown.

PURKINS, Jonathan. 2012. *The Hitchhiker as Theorist: Rethinking Sociology and Anthropology*

from an Anarchist Perspective. In: The Continuum Companion to Anarchism, Ruth Kinna and Contributors Continuum (eds.):140-161.

RIAL, Carmen. 1988. *O mar-de-dentro: A transformação do espaço social na Lagoa da Conceição*,

Dissertação de Mestrado. Departamento de Antropologia:Repositório UFSC.

RIVOLUCRI, Mario. 1974; *Hitch-Hiking*. Sem número de páginas. Publicação Independente.

Acesso: http://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking_by_Mario_Rinvolucri.

SIMMEL, Geroge. 1983 *George Simmel: Sociologia*. Org. Evarista de Moraes Filho. Editora Ática:

46-58; 122-134;162-181.

STRATHERN, Ann Merilyn. 2014. O conceito de sociedade está teoricamente obsoleto? In: O efeito etnográfico e outros ensaios, pp 231-240. São Paulo:Cosac Naify.

_____. 2005[1903] As grandes cidades e a vida do espírito. In: Mana – Estudos de Antropologia Social. v.11 (2):577-591.

VELHO, Gilberto. 1987 *Individualismo e cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea*.

_____. 1997. *Projeto e Metamorfose*. Rio de Janeiro:Zahar.