
A intuição do tempo no estudo antropológico da prática de carona: notas metodológicas de pesquisa

Ana Luiza Carvalho da Rocha¹
Yuri Rosa Neves²

Resumo: Este artigo visa um exercício metodológico sobre prática de carona na cidade de Florianópolis explorando diferentes maneiras com que a noção de tempo pode ser utilizada. Para a responder a pergunta sobre a perpetuação desta forma de deslocamento neste contexto, passamos por um entendimento das continuidades históricas e de elementos que contam para as condições de possibilidade da existência da carona, sua duração, para, num segundo momento, adentrarmos nas descontinuidades dos instantes vividos durante a prática de carona, as incertezas, contingências e imprevisibilidades mobilizadoras na agência dos participantes. Ao longo do artigo propomos as noções de *englobamentos* e *descortinamento* como imagens para compreender a continuidade da carona nas suas repetidas descontinuidades das experiências singulares.

Palavras-chave: Carona, tempo, agência, etnografia e metodologia.

Abstract: This article proposes a methodological exercise on the practice of hitchhiking in the city of Florianópolis, exploring different ways in which the notion of time can be used in it's understanding. To answer the question about the perpetuation of this form of displacement in this context, we first of all try to understand the historical continuities and the conditions of possibility of hitchhiking in this context, its duration, and, secondly, we discuss the discontinuities in the experiences during a hitchhiking, considering it's uncertainties, contingencies and unpredictability in which the participants agencies are implicated. Throughout the article, we propose two temporal images to understand the perpetuation of the hitchhiking in its repeated unique experiences.

Key words: Hitchhiking, time, agency, ethnography and methodology

¹ Atua como professora colaboradora no Programa de Pós-graduação em Antropologia Social/PPGAS/IFCH da Universidade Federal do Rio Grande do Sul/UFRGS, e como professora do quadro permanente da Universidade Feevale/RS, no Programa de Pós-graduação em Diversidade cultural e Inclusão social e de Processos de Manifestações Culturais.

² Atualmente doutorando em Antropologia PPGA/UFPE.

Introdução

Há muito a antropologia tem pensado como a categoria tempo se faz presente na construção do seu objeto (Gell, 2014; Fabian, 1985; Munn, 1992), e em certas pesquisas, reflexões metodológicas sobre seu uso são inescapáveis. Pesquisar a prática de carona em Florianópolis abriu diferentes caminhos interpretativos em que esta categoria pôde ser desdobrada a partir de uma mesma forma de realizar etnografia e se relacionar com universo empírico. Neste artigo, nosso desafio é construir a prática da carona como objeto sob a ótica do tempo.

A problemática é inspirada e ressoa nas meditações filosóficas bachelardianas em torno das intuições contínuas e descontínuas do tempo (2010), entre a duração e o instante. Em nossa reflexão, isto se traduz na importância de articular uma compreensão da recorrência histórica e cotidiana da carona na cidade da Florianópolis, colocando quais as condições possibilidade deste contexto que permitem sua perpetuação (as continuidades e pluralidades de sua duração), com a dimensão prática ligada da negociação fugaz, incertezas e contingências, focando então nas discontinuidades dos instantes que são vividos ao longo do deslocamento.

Na literatura específica sobre caronas, apesar de reduzida (Neves, 2018b), demonstra-se uma preocupação latente com a noção de temporalidade. A primeira perspectiva, e a mais evidente, é a ideia de uma viagem fora do cotidiano (Kendall, 2016), explorando locais desconhecidos e permitindo até mesmo performances dialógicas heroicas (Mukerji, 1978). Este olhar tem suas limitações para o caso do estudo proposto, já que no contexto metropolitano de Florianópolis os deslocamentos são cotidianos e ordinários, como a ida ao trabalho, à universidade, à praia ou de volta pra casa. Isto implica uma temporalização específica a ser construído ao longo do artigo.

Contudo, a carona neste contexto está inevitavelmente envolvida com dinâmicas da experiência que são mais gerais, tangível por ideias como “suspensão” a que Patrick Laviolette (2014) se refere para dar sentido à incerteza e à fugacidade sob o ângulo do participante que vê cada carro que passa como renovação do potencial de realização de deslocamento desejado e se joga numa experiência com infinitas possibilidade de

desdobramentos³. Por outro lado, Laviolette (2014) também sugere como a ideia abrange dimensões mais holísticas falando da suspensão momentânea das convenções da normalidade das infraestruturas e dos dispositivos da mobilidade hegemônicas “impactando sobre o espaço sensível e o encontro com a paisagem das estradas” (2014:1). Esta discussão pretende colocar a carona simultaneamente “dentro e fora da sociedade”. Sua proposta ressoa com a reflexão de Jonathan Purkins (2012) sobre como, no caso da carona, “o modo de transporte” auxilia “o método de pesquisa” (Purkins, 2012:141), atingindo certas percepções sobre sociedade.

Se Laviolette (2014) inspira a refletir sobre o deslocamento na cidade desde uma sensibilidade etnográfica refinada, nos convidando a pegar “carona” com ele e a experimentar os efeitos da suspensão, Purkins (2012), numa perspectiva mais sociológica, sugere pensar a figura do caroneiro como um personagem que rompe certos cânones da objetividade científica. A tese central é que a carona serve para criar um ideal de teórico anarquista, na medida que, ao pegar caronas pra pesquisar, acessa-se um “arranjo informal (e frequentemente marginal) de relações sociais baseadas num mútuo objetivo, cooperação e confiança” normalmente presentes nas “‘sociedades primitivas’ estudadas pelos antropólogos” (Purkins, 2012:142). Neste sentido, a figura do caroneiro como pesquisador se torna um convite feito pelo autor à desnaturalização epistemológica daquilo que “mantém a sociedade unida” (“what holds ‘societies’ together”) (Purkins, 2012:148), fazendo da carona a expressão de uma economia baseada na confiança e na reciprocidade ao invés do utilitarismo, do dinheiro e da impessoalidade.⁴

Sem buscarmos aprofundar estas teses específicas sobre posicionalidade e pesquisa sobre a carona e temporalidade para o contexto urbano que nos interessa, e não de estradas, algumas linhas de reflexão ainda valem ser comentadas. Estes autores apontam para como o engajamento na pesquisa está numa continuidade com as dimensões da prática, é necessário viver a ‘suspensão’ para pesquisar. Ao trabalho de campo, isto quer dizer que antes de ser reconhecido como pessoas pesquisando

³ O caráter de “suspensão” de que trata o autor apresenta como uma situação em que, um dos resultados, é o fato de que “...alguma coisa precisa estar pausada, colocada em espera ou suspensão num paradoxal suspense estocástico.” (Laviolette, 2014:2)

⁴ O autor defende o argumento mobilizando a imagem de Marcel Mauss sobre as economias de dádivas e do lapso temporal nas trocas que sustentam estes sistemas. O *hau* aumenta circulando, porém a circulação respeita certas temporalidades, e a espera é central.

caronas, se é visto como caroneiro ou caroneira, à mercê das dinâmicas da prática como qualquer outra pessoa. Isto exhibe uma temporalidade específica sobre o campo, pois começa e recomeça a cada carona. Não está lá para ser pesquisado, precisa ser posto em movimento, emergir a partir da própria intenção construtora do deslocamento e, conseqüentemente, da pesquisa.

A carona no tempo: infraestrutura, modernização urbana e contexto



Imagem 1: Mapa turístico de Florianópolis sem a parte continental da cidade. (Autor desconhecido). Retirado de <http://oplanetaehnosso.blogspot.com.br/2010/02/tesouros-da-ilha-da-magia.html>

Sempre que pensamos na prática da carona, o contexto de estrada é senão a associação mais óbvia, e já é uma pista para pensar a incidência da carona numa cidade de meio milhão de habitantes e capital estadual. A questão é que a estrada apresenta certo arranjo material facilitador da carona, já que a comunicação fugaz sobre os destinos entre a pessoa dirigindo e/ou pedindo carona é muito simples, a direção e o posicionamento na pista indicam seus destinos nesse cenário. Deste modo, tal prática está articulada com certas possibilidades da infraestrutura de caminhos (Dalakoglou & Harvey, 2012; Dalakoglou, 2014).

Reis (2012), arquiteto e urbanista, argumenta que o mapa viário resultante do processo da urbanização da cidade de Florianópolis tem o formato de “espinha de peixe”, infraestrutura viária onde uma rua principal organiza o fluxo em relação ao sistema total. As ruas perpendiculares e/ou auxiliares cumprem funções internas aos bairros, muitas

são chamadas de “servidões” e uma boa parte não tem saída, acabam em morros, florestas e outras barreiras naturais⁵. Assim, os bairros normalmente tem uma ou duas saídas, criando uma semelhança gritante como mapas rodoviários entre cidades. Neste caso, cada bairro da cidade pode ser visto como uma ‘ilha urbana’ com fluxos de saída e entrada restritos, cumprindo então a capacidade de previsão da direção que cada uma das partes envolvidas na prática está indo pelo simples posicionamento em certos pontos estratégicos e esticar o polegar, assim como nas estradas.

Esta forma de organização viária contrasta com o padrão esquadrinhado e de múltiplos caminhos que está na base da conceptualização moderna da urbanidade enquanto um espaço racional e governável (Scoot, 1998) através das infraestruturas e das diversas circulações que permite (Graham & Marvin, 2001). Se este padrão espinha de peixe é evidentemente propício para a prática de carona, de um ponto de vista da mobilidade hegemônica gera uma grande dificuldade de integração do sistema viário como um todo (Medeiros, 2006), produzindo muito trânsito com o mínimo aumento populacional dos bairros, já que as possibilidades de escoamento dos bairros são reduzidas. A questão é que esta organização dos fluxos exibe uma permanência histórica. Se comparamos o mapa dos caminhos na ocupação colonial (Reis, 2012:72) e o desenho rodoviário atual da cidade as

semelhanças são gritantes: muitos bairros são fruto de “freguesias”

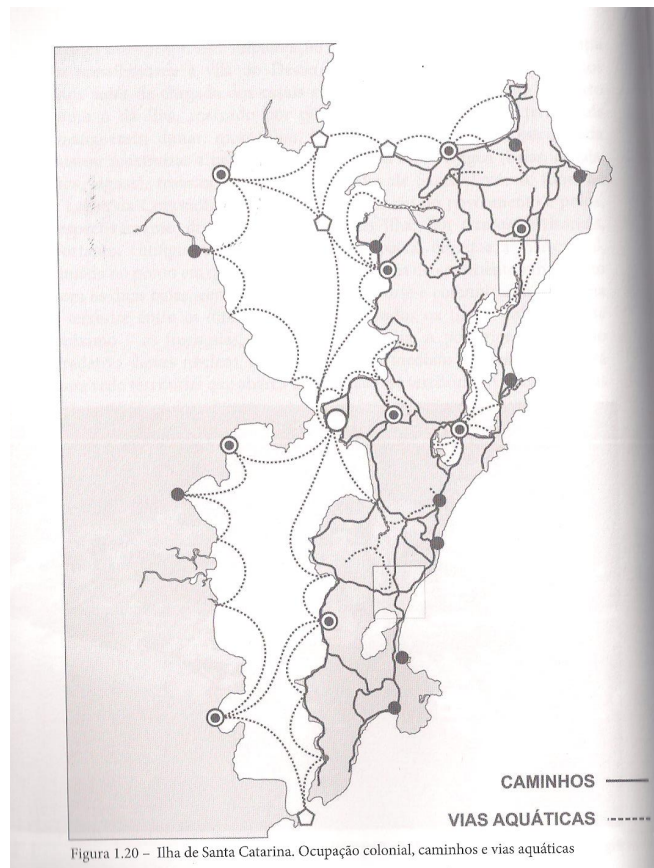


Imagem 2: Mapa de caminhos aquáticos e terrestres, ocupação colonial (Reis, 2012:72) com nomes dos bairros originados das primeiras freguesias, marcados

⁵ Estamos nos referindo aqui a um traçado de origem colonial que se mantém até os dias de hoje em muitos bairros da capital; traçado este ao qual Sergio Buarque de Holanda, em sua obra *Raízes de Brasil* (1963), se referia quando identificava a origem das cidades brasileiras ao gesto do semeador da colonização portuguesa sob os Trópicos, por oposição gesto do ladrilhador, característico do nascimento das cidades de colonização espanhola

coloniais e antigos caminhos se tornaram as principais vias de escoamento. Mas certamente esta continuidade não é intencionalmente voltada para facilitar a carona. Mas então precisamos perguntar: como esta organização viária se perpetuou no tempo, mesmo sendo contra-intuitiva para o domínio da mobilidade urbana moderna que atribui lugar de destaque ao carro privado? O que explica a “permanência” desta espécie de “matriz arquetípica” das dominantes que orientaram o processo de fundação das cidades na América portuguesa? (Rocha, 1994; 1995).

Diferentes da maioria das capitais brasileiras, Florianópolis não teve ondas migratórias que exigiram grandes reformas urbanas para redesenhar a distribuição de moradias e a mobilidade na primeira metade do século 20. Uma razão para esta ausência pode ser vista pela marginalidade da cidade em termos de produção econômica, sabendo que este é um forte motor de transformações nos espaços. Até os anos 60, cidades localizadas no continente e de colonizações alemãs e italianas como Blumenau, Itajaí, Chapecó e Joinville representavam os maiores polos econômicos do estado e recebiam diversos incentivos públicos e privados que não iam para a capital (Sostizzao, 2011; Pereira, 2011). Florianópolis, enquanto cidade, era ao que hoje é o centro, e a ponte criando conexão rodoviária com o continente, seu o grande símbolo de engenharia civil (Conceição, 2015). Os planos diretores até os anos 70 ignoravam completamente antigas regiões rurais, que, em poucas décadas, foram completamente integradas na urbanidade (Pereira, 2011:279). Nos anos 60, com a adoção do turismo como grande potencial econômico, a chegada das universidades públicas e de empresas estatais o cenário vai começando a se transformar. Ao mesmo tempo que a cidade se conectava mais efetivamente com a malha



Imagem 3 – Construção da ponte do Centrinho da Lagoa. Ao fundo a estrada a SC 404 subindo o morro. (Autor desconhecido) Acesso: <http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/fotos/2014/03/fotosconfira-imagens-antigas-de-florianopolis.html#F1136060>

Imagem 4 – Centrinho da Lagoa anos 2010 vista do mirante do morro da Lagoa: (Autor desconhecido) <https://www.pousadadoschas.com.br/blog/wp-content/uploads/2018/05/lagoa-da-conceicao-florianopolis.jpeg>

rodoviária da continente com a abertura o acesso à BR-101, linhas de ônibus e reformas nas vias internas vão aproximando as antigas ‘freguesias’ do centro e dos sentidos da modernidade trazidos pela ideia de “cidade” (Rial, 1988).

Portanto, este processo ‘tardio’ de desenvolvimento da cidade tem grande influência na continuidade da carona, pois fala da preservação de infraestruturas urbanas que serve como sua condição de possibilidade. Assim, para criar uma imagem deste processo, podemos considerar que a urbanização de Florianópolis ocorreu (e ocorre) num modelo de *englobamentos* pela maneira com que a cidade cresce na direção de antigas ocupações ‘respeitando’ certos limites topográficos e, neste sentido, mantendo os fronteiras já estabelecidos dos bairros com florestas, morros, dunas, mangues e regiões costeiras. Esta expansão urbana ‘respeitando’ este zoneamento está temporalmente sincronizado com avanços nos debates ecológicos a partir dos anos 70, como identifica Leite Lopes (2006) com a ideia “ambientalização dos conflitos sociais” para pensar a relação entre avanço jurídico e a transformação de práticas e discursos em sobre o meio ambiente, e Maristelle Svampa (2006) discutindo o giro ecoterritorial dos movimentos sociais na América Latina. Esta preservação se torna ainda mais relevante quando se considera como “a beleza da cidade vira um grande negócio” (Fantin, 1999:74) na cidade de Florianópolis com a adoção do turismo como grande motor do desenvolvimento econômico.

Apesar deste aspecto da organização viária e dos limites dos bairros serem bastante óbvios em gerar esta possibilidade em praticamente toda a Ilha de Santa Catarina em nossa narrativa até aqui, como algo tributário do crescimento por *englobamentos*, durante a pesquisa de campo somente uma pessoa mencionou este arranjo material específico facilitar a carona na cidade. A maioria conjectura ser devido aos estudantes e aos moradores de fora que desde os anos 70 migram para Florianópolis, pelos nativos que mantiveram viva a prática, pelos moradores de um bairro específico ou pelo próprio turismo. Para resumir numa palavra bastante significativa na linguagem antropológica, a carona é vista majoritariamente como “algo cultural”, como bem mais de uma vez escutei como justificativa da existência da prática. Estas indicações implicam mais descontinuidades e pluralidades do que a compreensão da prática de ponto de vista da organização viária e do processo de desenvolvimento permite enxergar, pois as pessoas fala de diferentes participantes perpetuando ou

acabando com a carona, mesmo que não haja consensos de quem causa o que. A questão é que se parássemos a análise na perspectiva histórica e funcional das possibilidades espaço, a resposta sobre a existência e a perpetuação desta prática incomum a contextos urbanos ficaria vinculada a um determinismo homogêneo e externo, tendendo a criar a ilusão de todas as pessoas se engajariam por estarem imersas neste contexto de ilhas urbanas e de crescimento por *englobamentos*. Poderíamos associar tal olhar com as primeiras colocações sobre o tempo na teoria de durkheiminiana que Gell considera pioneira na antropologia (Gell, 2014:15). A estrutura social e suas funcionalidades sobrepondo as dimensões individuais, regulando o tempo como uma espécie de categórico kantiano não transcendental, mas preso as regras da sociedade.



Imagem 5: Foto panorâmica do ponto de carona na Osni Ortiga, Lagoa da Conceição – Florianópolis, SC. (Neves, 2017).

De fato, apesar da condição formal do arranjo infraestrutural da carona se repetir em muitas partes da Ilha, abrindo a condição de possibilidade de pegar carona, há maior regularidade em certos bairros e regiões, variação de participantes e locais a depender da época do ano. Por isso, vale seguir estas pistas vindas dos interlocutores de campo e pegar um primeiro passeio de carona para dar mais complexidade e pluralidade para a visão sobre da carona no tempo do viver a cidade e seus instantes.

Noite de uma quarta-feira, julho de 2013. Estava escuro e pedia carona na rua Osni Ortiga na Lagoa da Conceição indo em direção ao Rio Tavares, bairro onde residia. O trajeto toma dez minutos. O ponto de carona é bastante utilizado pois, apesar daquele trecho ser o mais curto para ligar os bairros da Lagoa com Rio Tavares e o sul da ilha que o outro caminho pelo Canto da Lagoa, não há ônibus ali. Normalmente as pessoas se posicionam há uns 15 metros do começo da rua num recuo longo em que a bela lagoa e a bacia de verdes morros que a rodeia ficam visíveis. Com pouco tempo de dedo esticado, avisto um Gol que começa a reduzir a velocidade e encosta um pouco a diante. Caminhando na direção do carro lembrei que o senhor que dirigia, Ademir, tinha me dado outra carona por volta da mesma hora algumas semanas atrás. Se naquela vez lembro dele estar sozinho e termos conversado pouco, me aproximando do carro, uma senhora

desce do carona e levanta o banco para que eu pudesse entrar. Além do casal, havia mais uma menina no banco de trás. Depois da resposta afirmativa que passariam pelo Rio Tavares, entrei rapidamente e agradecendo, pois outros carros iam parando atrás criando uma pequena fila. Ademir não fez menção ao nosso encontro anterior. Rompo o silêncio inicial reforçando o agradecimento, relembrando a carona na outra semana e perguntando seus nomes. Sua esposa era Maria e a filha, Laís. Peço ao motorista para fazer um pequeno questionário que tinha elaborado para uma pesquisa da faculdade sobre a prática. Não perguntam que curso eu fazia, mas aceita com um gesto curto de cabeça e um “aham” pronunciado baixinho que quase desaparecia com o som do motor do carro. Durante a conversa guiada pelas perguntas, conta que era casado, tinha 60 anos e 3 filhos (uma delas Laís ao meu lado). Morava na Tapera fazia 15 anos. Já tinha pegado carona, e ainda o fazia “quando o carro estragava”, insinuando ser algo pouco frequente. Estava aposentado e trabalhou toda sua vida como motorista de ônibus. Tinha nascido numa cidade perto de Florianópolis, Santo Amaro de Imperatriz, mas era praticamente nativo da Ilha tendo crescido no Rio Vermelho, bairro que faz a conexão leste e norte de Ilha. Ao perguntar sobre escolaridade, Ademir diz que estudara até a 5ª série na escola do Rio Vermelho. Enquanto escrevia a informação sucintamente na folha apoiada sobre meu caderno, acompanhando o balanço das curvas, Ademir diz que naquela época não havia turmas depois daquela série, e nem pensavam em universidade. A UFSC “era muito cara”. Aquilo me chama atenção e eu digo que na realidade era pública, não tinha de pagar nada pra estudar. Diz que sabe disso, mas argumenta que naquela época, entre os anos 60 e 70, não se sabia disto no Rio Vermelho. Ao longo da carona, descubro pelo senhor que sua filha, que estava ao meu lado, estudava enfermagem na UFSC. Até o fim da carona mal escutei a voz dela e de sua mãe, só algumas afirmativas monossilábicas e olhar sem cruzar com o meu. Chegando ao meu destino, agradeço e desejo um boa noite enquanto a senhora desce e levanta o banco para poder sair do carro (notas de campo, 17/07/2013).



Sequência de imagens 1: Pessoa pegando carona no ponto da Osni Ortiga. Fotos dos autores (Neves, 2017).

Este relato, extraído do diário de campo de um dos autores, ilustra o caráter cotidiano desta prática no contexto de Florianópolis em contraposição ao momento extraordinário que reveste a carona em estradas, não somente pela recorrência em dias diferentes, mas também pela interação sem muita empolgação e monossilábica. Não aparenta ser uma novidade, algo fora do comum. Além disto, o fortuito desentendimento em torno da universidade ser paga, seguido da explicação de Ademir sobre o desconhecimento disto na época, permite-nos dar uma imagem vivida do

processo de *englobamentos* paulatinos. A ‘cidade vai se aproximando’ não pelo simples avanço da infraestrutura, mas por um processo vivido e significado. No seu trabalho sobre o “espaço social” na Lagoa da Conceição, um bairro da cidade de Florianópolis, Rial (1988) dá indicações interessantes para pensar esta dimensão.

A Lagoa, como é apelidada, atualmente é um destino turístico internacional, está relativamente próximo ao centro (25 minutos de ônibus sem trânsito) e no caminho para o Rio Vermelho, onde Ademir cresceu. Ao discutir as transformações no espaço social, a autora fala de como distâncias são redesenhadas tanto por aspectos ligados às infraestruturas de mobilidade quanto pelas experiências que dão sentido às transformações no espaço. A carona é mencionada pontualmente enquanto um recurso pragmático na falta de transporte público (Rial, 1988:46-7), o que permitiria conjecturar uma origem da carona neste contexto pela escassez de outras possibilidades⁶. Neste sentido, retomando o relato da carona com Ademir, a recorrência da carona em semanas diferentes e dinâmica da nossa interação poderia indicar uma associação com este uso inicial pragmático da carona em função do deslocamento que cumpre. Ademir fala que usa caronas “quando o carro quebra”, algo bastante objetivo que remete também a este sentido de necessidade na ausência de outras possibilidades.

O trabalho de Rial (1988) também aborda uma outra questão que fica implícita no desentendimento sobre a universidade federal: a chegada de novos moradores e, com eles, novos estilos e projetos de vida (Velho, 1987) que se desdobraram em novas relações com a forma de habitar espaço da cidade. Quando Ademir diz que não saber se era paga ou não, expressa seu lugar numa certa política do conhecimento num sentido ordinário, que sempre tem outra face naquilo que é ignorado e desconhecido (Dilley, 2010), remetendo então a algo que aproxima processos coloniais e de modernização urbana: quando diferentes grupos sociais tem acessos a diferentes lugares e universos de sociabilidade, refletindo formas de conhecer e ignorar variadas, acessos possíveis e impossíveis.

⁶ Não é o objetivo aqui, porém, numa perspectiva históriográfica sobre o fenômeno da carona, é possível identificar momentos de uso da prática associado a períodos de guerra e escassez econômica (Portis, 2015; Rivolucir, 1974), sendo até mesmo vista como exercício de cidadania e estimulada pelo Estado (Portis, 2015:24-30). Numa revisão do temática sobre a carona, é possível identificar uma flutuação de tendências entre um uso mais pragmático e utilitário, e outro mais idealista e marcado pela escolha, como os *hippies* e os movimentos de contracultura. Daí pegar carona emerge também enquanto opção que almeja efeitos políticos.

Enquanto novos moradores se mudavam para Florianópolis para trabalhar e estudar na universidade, algumas vezes escolhendo a Lagoa ou o Rio Vermelho para morar, os moradores nativos destes bairros poderiam não ter a formação universitária como parte do horizonte de futuro. Assim, este encontro, demonstra riqueza para refletir sobre os efeitos desta urbanização particular por *englobamentos* paulatinos sobre a vidas das pessoas. Uma infraestrutura viária que, deste modo, nos diz sobre distâncias, proximidades, velocidades e interações relativas com a "modernização".

Etnografia da duração sob a ótica da carona em Florianópolis

A experiência dialógica da etnografia nas caronas em Florianópolis permite dar profundidade temporal às relações entre a cidade e a trajetórias social de seus habitantes (Velho, 1987). Deste modo, conduz-nos a pensar as *durações* do viver urbano para além de uma transformação de sua matéria na perspectiva de um eixo de tempo, linear e histórico. Assim, a carona permite que se pense o teatro da vida urbana como parte de um processo subjetivo de "temporalização" das identidades narrativas (Eckert & Rocha, 2013:42-43; 2011) daqueles que habitam a cidade de Florianópolis e, conseqüentemente, expressam elementos que evidenciam a prática enquanto parte de um campo de possibilidade (Velho, 1981) nos deslocamentos e fluxos urbanos. Se a simples possibilidade formal da infraestrutura viária não explica sozinha a existência da carona, pensando sobre significados das experiências neste percurso histórico vemos uma noção de tempo interna, plural e subjetiva.

Novos personagens podem dar mais relevo para nosso argumento criando mais variações quando pensamos a participação das pessoas na carona.

Junho de 2013, dez para as oito de uma manhã de sol e eu pedia carona na geral do Rio Tavares. Estava basicamente realizando o trajeto contrário à carona com Ademir e sua família. Em poucos minutos uma caminhonete L200 com um homem dirigindo e uma mulher ao seu lado para no recuo. Aproximo-me com um breve "oi, bom dia" e pergunto para onde vão. Ambos respondem o cumprimento e o motorista, com o pescoço esticado para me ver do lado de fora, diz que vão pra UDESC seguido de um "entra aí". Entro na parte traseira do carro ao lado de uma cadeira de bebê vazia. Na medida que o carro arrancava, me apresento. A mulher, com talvez um pouco mais de 30 anos, apresenta-se como Nina. Roberto era o motorista, homem branco aparentando ter idade aproximada. Logo na sequência pergunto se ele trabalhava na UDESC, a

idade e o carro sugerem que ele não era estudante. Era professor de Design. “E vocês são daqui?”, pergunto. Roberto viera estudar, era natural do interior do estado, e Nina estava há 8 anos, antes morava em Curitiba. Digo que sou de Porto Alegre, estava em Floripa há 4 anos e tinha vindo estudar Ciências Sociais. “E vocês moram aqui no Rio Tavares?”, continuo. Ela responde que sim, eram vizinhos “nas 5 ruas”, que ficavam numa entrada logo antes de onde me pagaram. Ambos se esforçavam para manter contato visual, seja virando pra trás ou pelo retrovisor. Eu me apoiava sobre cadeirinha vazia. Depois disso eles começam a conversar entre eles retomando, ao que me pareceu, algum assunto sobre o aniversário do filho de Nina. Falavam como vizinhos. Me virei para a janela para admirar a paisagem de morros à esquerda e me desliguei do que falavam. Estar atrás com vidros abertos ou música sempre dificulta a comunicação e facilita o devaneio. A conversa se tornou incompreensível por eles e por mim. Na metade da sinuosa Avenida Osni Ortiga avisto da minha janela uma senhora pedindo carona. Roberto liga o pisca e vai encostando o carro. A conversa cessa. Vamos observando a senhora se aproximando se aproximando. Suspensão. Ela entra no carro e Roberto já a saúda com “Bom dia, dona Lila”. Ela responde “olá” enquanto entrava na alta caminhonete com agilidade e atenção. “Eu vou até a Panvel”. “Tá bom”, responde Roberto. Silêncio no banco de trás, cada um olhando para sua janela enquanto a conversa continua no banco frontal. Não havia trânsito, chegamos em poucos minutos na farmácia Panvel no centrinho da Lagoa. Roberto encosta e deseja bom dia para Lila, que desce cumprimentando todos com um breve “tchau, brigada”. Pergunto a Roberto e Nina se já há conheciam. Roberto se adianta e diz que “sim, já dei carona pra ela antes. A dona Lila é gaúcha e está a uns 30 anos aqui. É dona de uma pousada ali onde pegamos ela. Sempre pede carona porque não tem ônibus na Osni e é tão perto do centrinho. Ela vai e volta de carona”. Ela deveria ter mais de 60 anos. Eles voltaram a conversar algo que eu não estava incluso. Fico pensando como aquele encontro desestabiliza uma percepção que sugira que a carona é coisa somente de estudantes e jovens. Chegando ao destino, Roberto pergunta: “já não te dei carona antes? Parece que eu lembro de você. Não faz muito tempo”. Digo que não estava lembrando e poderia ser meu irmão. “Ele parece bastante comigo. Faz teatro na UDESC, então pode ser ele”. “Ah, isso mesmo, lembro que estudava na UDESC. Até falamos sobre a ocupação”. Respondo com um sorriso enquanto ele encosta. Nos cumprimentamos e me desejam boa aula. Com 5 minutos pego carona com uma estudante de biologia num Fiat Uno antigo até a UFSC. Conversamos amenidades sobre a universidade, onde morávamos, há quanto tempo estávamos na ilha (notas de campo, 04/06/2013).

Este relato multiplica os personagens da carona e proporciona um quadro mais heterogêneo de estilos, projetos vida e significados sobre o habitar Florianópolis. Se, como comentamos anteriormente, a migração e a urbanização se intensificam depois dos anos 70, nas duas décadas seguintes o crescimento populacional se torna bastante acima da média do Estado (Pereira, 2011:256-257). De 1991 até 2010 a população

quase dobrou, de 255 mil para 421 mil pessoas, e entre 2010 e 2016 verifica-se uma taxa de crescimento populacional de 13%, enquanto Porto Alegre apresenta 5% (IBGE, 2017). Da estimativa de quase 500 mil habitantes em 2016, praticamente a metade são pessoas de outros lugares no país e no exterior ou filhos destes (IBGE, 2017). A cidade cresce, muitos dos antigos labirintos permanecem, as suas sociabilidades se perpetuam, assim como a carona continua.

Durante caronas, em conversas com moradores “de fora”, as principais razões que motivavam a mudança para Florianópolis era a proximidade com a natureza, uma vida mais tranquila ou segurança dos filhos, ainda que tenha implicação ganhar um salário menor. Mais de uma vez a justificativa da migração para cidade era uma simples constatação “Ah, Floripa, né?!”, enquanto a pessoa apontava para alguma paisagem deslumbrante vista da janela do carro. Esta busca por “qualidade de vida”, para resumir, ressoa numa imagem da cidade produzida, entre outros meios, através da mídia. “Florianópolis, a ilha da magia”, numa alusão as imagens arcaicas de ileidade e de insularidade que fundaram seus territórios urbanos (Diegues, 1998), deixa ver seu “efeitos” encantadores em reportagens do Diário Catarinense sugerindo como Florianópolis seria “a melhor capital brasileira para criar os filhos” baseado num estudo sobre qualidade vida em diferentes cidades do país é um dos tantos exemplos existentes (2015). Da mesma forma, em 2016, novas reportagens apresentam a cidade de uma espécie de “pedagogia da preguiça” (Durand, 1984): “A Ilha de Santa Catarina é ideal para não fazer nada ou fazer quase nada”; o narrador, um publicitário goiano residente na cidade há 15 anos.

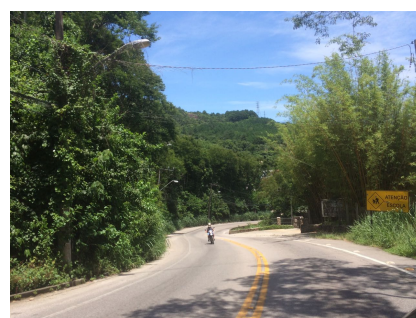
Não sabemos com profundidade os motivos de Lila, Roberto e Nina para vir morar em Florianópolis, mas, graças ao *script* da carona, o momento de apresentações permite vislumbrar posições sociais e trajetórias associadas com as ondas migratórias para a cidade, demonstrando como a carona é um objeto privilegiado para pensar o fenômeno da duração nas cidades (Eckert & Rocha, 2011; 2013) neste contexto, uma espécie de síntese dinâmica do conjunto vivência de seus habitantes. Refletir sobre a carona, nestes termos, é considerar a concomitância de vários significados mobilizados nas experiências, entre eles a busca de uma qualidade de vida.

O relato extraído do diário de campo também nos permite vislumbrar os efeitos dos *englobamentos* na construção de vínculos de vizinhança. A forma espacial das

servidões e de ruas estreitas sem saídas, seguida da topografia dos morros, entrelaçadas com algumas avenidas e ruas que rasgam a paisagem, não só gera a condição de possibilidade da carona, mas, de forma mais geral, expressa uma convergência da vida pública (Moles & Rohmer, 1982) dos bairros nestas vias principais. O fluxo se encontra. É ali que se vai para mercado, para trabalho, para um bar ou um restaurante. As pessoas se reencontram nas esquinas, portões de casa, beirais, nos ônibus e nas caronas. Nesta convergência, a memória tem um papel especial para sedimentar os ritmos das relações em Florianópolis, fazendo nos considerar como o traçado de “espinha de peixe” cria uma temporalidade dos pequenos espaços e dos espaços-miniatura (Bachelard, 2008) onde se tende a uma vida pública mais pessoalizadas, mais propícia a reconhecer as diferenças que habitam um mesmo bairro num ritmo mais lento.

Estas considerações nos conduzem a evocar, nesta parte de nosso artigo, o relativismo cultural na antropologia em seus esforços de desmaterializar o tempo a partir da constatação da diversidade de mediações com o mundo que são operadas pelas diferentes culturas (Gell, 2014:59-79), ou, como no nosso caso, por diferentes grupos sociais e/ou indivíduos ao longo de suas experiências. Estamos assinalando, então, a relevância de se pensar a consciência individual e intransitiva do tempo em presença do tempo objetivo, do mundo, nos termos bachelardianos. Esta perspectiva, que foi predominante nesta discussão acima, converge com outras pesquisas realizadas sobre a carona em Florianópolis.

Keller e Silva (2010), a partir de entrevistas durante alguns dias em caronas num trajeto clássico da Lagoa da Conceição para a UFSC, mobilizam a ideia de *habitus* e campos de Bourdieu defendendo como a carona pode ser uma solução para contornar os problemas de mobilidade da cidade. O caráter político



Sequência de Imagens 2: Trajeto do morro da Lagoa. Fotos dos autores (Neves, 2017).

fica mais destacado ao discutirem o movimento *Passe Livre* que há anos realiza manifestações reivindicando melhorias no transporte público da cidade. Porém, se concordamos completamente com a precaução de a carona “[...] apresenta[r] 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, 2010:207), o sentido do conceito *habitus* tende a retirar o caráter de prática, pois é definido como “espontaneidade sem consciência ou vontade” (Bourdieu, 1991:56). Fechá-la neste conceito apaga a indeterminação, a contingência e a atenção constante necessária para pegar e dar carona, como a ideia de suspensão de Laviolette (2014) busca retratar. Falta a dimensão que tona na experiência do constante fluxo como de carros com o polegar esticado significa gerir a repetida expectativa de que o próximo sempre pode ser o carro que vai parar. “Pegar caronas não é somente sobre tolerar a falta de controle, requer aceitação e desejo ativos por incertezas” (2015:55).

Barros, Gomes e Camargo (2016) já trazem uma intenção mais antropológica num esforço de descrição das dinâmicas num ponto de carona com detalhamento digno de um olhar não familiar. Utilizando os conceitos de estigma, estilo de vida e campo de possibilidades de Gilberto Velho, concluem que apesar de os motoristas serem diversos em termos de classe e de estilos de vida, as pessoas que pegam são basicamente estudantes. Contudo, tal ponto de chegada para entender a prática nos parece ligado à pouca experiência das autoras⁷ pegando caronas: as três relatam as primeiras caronas que pegaram na vida partindo exatamente da universidade e suas observações foram somente no ponto ao lado da universidade.

Importante frisar que a carona não é um elemento definidor da identidade de um grupo social e/ou indivíduo (pelo menos neste contexto), e nem é exclusiva de uma certa parcela da população, mesmo que haja marcadores diacríticos que podem facilitar a sua prática. Como bem comentam Keller e Silva (2010), a carona não exige uma comunidade constante articulada somente ao redor desta forma de deslocamento, como poderíamos pensar de *hippies*. Ou seja, no contexto de Florianópolis ela não é parte de uma opção indenitária óbvia, mas intercala entre alguns participantes mais frequentes e outros mais casuais.

Em nossa experiência em Florianópolis, a pratica da carona se revela uma prática

⁷ São duas mulheres e um homem.

plural em seus múltiplos sentidos, e dentro elas, assinalamos que a carona espontânea depende de um arranjo informal negociado entre as duas partes em segundos, depende de um olhar, um gesto, um desviada de atenção da pista. Isto começa a nos remeter a um caráter temporal não ligado somente à organização viária e funcional, ou o fenômeno da *duração* compreendendo as continuidades no espaço e a pluralidade de engajamentos, mas sim ao *instante* do acontecimento. Novamente, se acabarmos a análise numa ideia de que a perpetuação depende simplesmente deste ou daquele estilo de vida, perdemos uma outra perspectiva que convida a um olhar externalizado e imanente do tempo, no qual nos aproxima de rítmicas da carona mais gerais.

No tempo da carona: a carona e os desafios da etnografia dos instantes

Nesta altura, a inspiração filosófica em Bachelard (2010) talvez demonstre mais coerência ao leitor. Mesmo que buscando resposta em campos epistemológicos e metodologias diferentes, há uma ressonância em termos do problema: como articular compreensões ou intuições temporais entre a continuidade com a descontinuidade, entre a duração e o instante. Até agora falamos do papel da continuidade com a perpetuação da organização viária enquanto um caráter externo e regulador, de um lado, e, de outro, chamando atenção o para a mediação subjetiva de diferentes experiências (Eckert & Rocha, 2005; 2010; 2013). Nestas perspectivas, tentamos dimensionar ideia de *carona no tempo* evidenciando a forte relação com o contexto urbano onde ela transcorre e relacionando as formas de habitar a cidade de Florianópolis com as condições de possibilidade de sua (re)existência. Porém, há uma descontinuidade necessária que é revivida a cada situação da carona, algo que requer esforço para lidar com o inesperado. Assim, nos voltamos agora para uma ideia de *tempo da carona* pensando outra forma de intuição: o instante (Bachelard, 2010). Neste ponto, um retorno à literatura específica de carona debatendo a ideia de prática é esclarecedor.

Donna Carlson (1972), a mais antiga referência de uma etnografia da carona que encontramos, descreve suas experiências com esta prática dando ênfase ao transcorrer dos diferentes momentos, desde a preparação considerando vestimentas, locais, fluxo e hora, à interação com motoristas. Apresenta até estratégias de como passar uma noite

na estrada (Carlson, 1972:145). Esta perspectiva faz um olhar da carona sobre dimensões gerais da vivência que, em tese, qualquer pessoa que se arrisque estará imersa, independente do lugar, trajetória e classe. Ao tratar de uma interação com um motorista, ela explicita algo central para compreender o tempo da carona: a agência.

Numa noite chuvosa, Carlson e uma amiga pegavam carona com motorista de caminhão que, em certa altura, começou a dar indicações de cansaço e disse que iria parar. A autora então pontua como uma mudança de postura da sua parte, sendo mais simpática e aberta ao diálogo, estimulou o motorista a seguir viagem e até deixá-las na porta de casa, afinal não poderia deixar suas “amigas” na mão (Carlson, 1972:146). Neste relato, a capacidade de agência emerge na medida que se evidencia como uma ação no presente abre possibilidades incertas de desfecho futuro (Munn, 1992). A efetividade do deslocamento fica em suspensão (Laviolette, 2012), e a pergunta passa a ser como esta incerteza é preenchida. Como a descontinuidade é vivida.

Retornando aos dois relatos anteriores aqui apresentados para refletir sobre o assunto da prática e da agência, podemos considerar como a carona, enquanto parte do cotidiano da cidade, é vivida de diferentes formas. Como aponta de forma contundente Michel de Certeau (1994), o cotidiano, para persistir e perdurar como rotina, precisa ser reinventado a cada instante. Com Ademir, a cotidianidade da carona não se revela só na constatação da recorrência, mas no aparente desinteresse por quem eu era, de onde eu vinha, o que estudava e etc. A interação parece ser guiada num registro do comum e recorrente, como se agisse por costume. Já no caso de Rogério, Nina e Lila, a temporalidade cotidiana fica marcada por outras variações, mas também experienciada como algo ordinário. Isto se revela na pequena interação para nos apresentarmos, uma primeira localização social recorrente em qualquer contexto da prática, e na conversa entre Rogério e Nina que evidentemente eu não fazia parte e me permitiu um momento de isolamento contemplando a paisagem. A interação com Lila vai reforçar esta ideia por seu quase completo silêncio. Ou seja, o cotidiano ali comporta variações de momentos de isolamento a momentos de intimidade, de instantes de silêncio a instantes de conversação, de situações de nomeação e de anonimato.

A ideia de prática surge na antropologia e nas ciências articulada com ideias como *habitus* (Bourdieu, 1991), perspectivas mais sistêmicas (Ortner, 2011) ou estruturais (Gell, 2014:256-64). Mais precisamente, surge como reação às

possibilidades de sobre-determinação que tais conceitos e perspectivas poderiam incidir sobre as ações. Trata-se de uma afirmação epistemológica do lugar do indivíduo enquanto agente da sociedade, do sistema ou da estrutura. Nos termos do nosso material de campo, pode-se notar o as diferentes formas de gerir as situações durante a fugacidade de seus instantes, uma perspectiva da prática que é então *projetiva* – ou seja, que dá atenção para a imprevisibilidade e a gestão individual das situações. Pois pensar o transcorrer da carona em termos de prática é, em outras palavras, pensar sobre a capacidade de agência das pessoas para efetivar o deslocamento. A indeterminação que atravessa a carona do início ao fim impele as pessoas a mobilizarem experiências passadas para maior eficácia e segurança, não só pensando pontos e horas estratégicas, mas em como lidar com opiniões e pessoas diferentes ou com eventuais violências. Mulheres caroneiras com quem conversei, quando questionados sobre suas experiências, explicitam como certos conhecimentos e intuições vão garantindo caronas mais seguras ao entrar sozinha no carro de homens, evitando e mesmo lidando com sutis formas de assédio. Entre as estratégias, falam de sempre se perguntar o destino do motorista antes de entrar para que não se torne um favor a ser retribuído, de deixar a bolsa ou mochila sobre as pernas se estiverem de saia para fugir a olhares curiosos e desconfortáveis, de ter uma postura mais seca e direta no diálogo evitando demasiado contato visual. Uma amiga relatou, por exemplo, de uma vez que um rapaz trancou o carro quando chegaram ao destino dela exigindo que ela desse um beijo nele. Mesmo sendo lésbica, teve de dizer que tinha namorado apelando para uma cumplicidade masculina heteronormativa.

Assim, esta gestão dos instantes na prática da carona convida a refletir sobre certos conhecimentos dos riscos e surpresas que a prática da carona põe em jogo pela via dos sentidos. Entre estes, destacou-se no trabalho de campo a importância do olhar para avaliar a qualidade do laço social que funda a prática da carona como experiência: "tu olha e vê como é a pessoa", "dá pra ver a maldade" ou "já dá pra conhecer". Do mesmo modo, mulheres falando de como evitam assédio mencionam como "dá pra ver no jeito que o cara te olha", "na primeira troca olhares já pra ver", ou "mesmo pelo jeito com que para o carro". Estas falas sugerem como o instante efêmero que encerra a intenção primeira de dar ou receber é, assim, determinante, apesar de marcar uma ambiguidade entre o senso de preservação e a vasão de possíveis preconceitos. O

“outro”, o desconhecido, o estranho, emerge num caráter indefinido e alusivo indicando que só o olhar treinado da pessoa pegando ou dando caronas pode avaliar o risco. Ademir, quando questionado sobre este aspecto, disse que “vê e tira pela imaginação se a pessoa é do bem”. Outras repostas ainda apontaram o clima chuvoso e a noite como momentos e situações que são determinantes para o ato de dar ou não caronas, e somente uma pessoa falou do seu próprio humor e disposição.

Interessante notar como “olhar e ver” no caso da carona parecem implicar um processo de conhecimento, talvez não tão diferentes de outras práticas de conhecimento. Oliveira chama atenção à “domesticação” de um olhar treinado para certos detalhes na construção do conhecimento antropológico (1996:15-16). Mol e Law falam do “olhar clínico” enquanto forma específica de reconhecer e performar uma doença (1994:657). Se o olhar também é central na prática de carona enquanto um processo de “domesticação” e aprendizado, ele não emerge com algo demorado e detalhista como no caso do *ethos* científico e médico. É atento, porém pede decisões instantâneas. Não é importante somente quando se pondera dar ou aceitar uma carona, serve para dar espaço pra fala e demonstrar interesse, ou evitar conversa e prestar atenção no caminho. Através do olhar se conota um risco e demonstra interesses para além do próprio deslocamento.

Fim da tarde, novembro de 2015. Pedia carona para ir trabalhar num restaurante, como normalmente fazia nas sextas e nos sábados naquela época. O dia estava um pouco nublado, e eu pedia carona ao lado da parada de ônibus, apostando naquilo que conseguisse primeiro. Uma senhora num carro da Citroem bem novo para. Ia fazer um trajeto muito curto, mas aceitei considerando que mais à frente teria maiores chances de pegar caronas com carros vindos de outros fluxos. Me apresentei e logo ela perguntou o que eu fazia, disse que era estudante de Ciências Sociais e naquele momento ia trabalhar de garçom. Retruquei a pergunta. Vera contou que era psicóloga prisional em Porto Alegre e completou com empolgação: “mas sempre venho pra Florianópolis”. Perguntei se costumava dar caronas, e ela disse “o clima de floripa contagia”. Depois de uns segundos começou uma narração de quando estava vindo pra Floripa e deu carona para dois meninos na BR-101. “Quando eu vi de longe achei que fossem um casal pelo cabelo comprido, por isso parei”. Fiquei interessado naquela história e o lugar que tinha de descer estava próximo. Perguntei a ela se correu tudo bem. “Ah, depois que vi os meninos senti que era tranquilo”. Indiquei que precisava descer ali, pois ela iria dobrar e eu seguiria reto. Desci enquanto nos despedíamos. Fui andando e mantendo polegar e olhos atentos à passagem de carros até a outra parada onde costumava pegar carona ou esperar o ônibus -a mesa

da carona de Roberto. Sem sorte durante o trajeto de duas quadras, avisto uma amiga pedindo carona no ponto e, no instante que me aproximo, desatento do fluxo e já em direção ao encontro com ela, um carro para pra ela. Vou atrás me aproximando da porta e escuto que o motorista ia para o Canto da Lagoa. Estava num Pálio vermelho. Ela vira pra mim e, ao mesmo tempo que nos cumprimentávamos, diz que não estava com pressa e esperaria uma direta para seu destino. Mas eu fui, apesar de não estar inscrito no acordo espontâneo inicial entre minha amiga e o motorista. Era uma boa parte do meu caminho, mas ainda precisaria de outra. Entro e o agradeço. Ele só faz um aceno de cabeça mantendo os olhos na estrada. Se encosta com ombro na porta e faz um primeiro comentário: "carona pra homem é mais difícil, né". Respondi que até me virava bem. Ele então contou de uma vez que teve de caminhar uns 4 km voltando de uma festa e ninguém parou pra ele. Aquilo me dá a ligeira impressão de que se eu estivesse sozinho pedindo carona ele não pararia. Digo num tom conclusivo que "nesta hora era difícil mesmo" e já pergunto o nome dele e sobre sua história em relação à cidade, o que fazia, de onde era. Lorival aparentava ter entre 30 e 35 anos, estava há um ano e meio na Ilha e era professor de Filosofia em duas escolas, uma particular e outra pública. Na sequência me identifiquei como estudante de ciências sociais, falei que tinha acabado de fazer estágio e estava escrevendo o trabalho de conclusão. Começamos a falar da docência. Disse que antes em São Paulo ganhava muito melhor como professor, mas que "o estilo de vida aqui vale a pena". Morava ali na metade do Canto da Lagoa, entre Porto e o centrinho da Lagoa da Conceição, onde me deixou. Depois de agradecer pela carona, ele me desejou boa sorte com o trabalho final. Peguei rapidamente outra carona com uma estudante de Naturologia da Unisul, que ficava em outra cidade próxima no continente. Ela estava indo pra lá com um casal de amigos e me deixou na porta do trabalho (notas de campo, 13/11/2015).

Nesta sequência destas caronas o olhar demonstra sua centralidade na fugacidade do primeiro encontro. A narração de Vera sobre a carona para os meninos na BR-101 e a situação com Lourival, colocam como representações de gênero jogam no trabalho da imaginação em que a projeção de segurança e as incertezas são ponderados através da ação. O comentário de Vera sobre a carona BR-101 sugerindo que não teria parado se tivesse notado de início que eram dois homens cria uma concordância como a história de Lorival de não conseguir uma carona à noite. A lógica implicada é que, para mulheres, seria então mais fácil e, ao mesmo tempo, menos seguro. Já para homens, menos inseguro e mais difícil. Independente da posição da pessoa pedindo ou oferecendo carona. Porém, o que nos parece mais interessante para nosso argumento é como estas representações de gênero mobilizadas por ambos não são determinantes, são simplesmente parte do jogo. O próprio engano no olhar pode ser produtivo e efetivar o deslocamento.

A questão é que o *descortinamento* de novos detalhes durante as caronas não impediu a sua existência: eu e os rapazes da BR-101 conseguimos nossa carona, Vera não teve problemas. O que projetava insegurança em alta velocidade, passou e ser “tranquilo” depois de os ver de perto. Assim, este olhar atento às transformações nos contextos que requer decisões instantâneas explicita o caráter de uma temporalidade emergente na carona. Além disto, a empolgação de Vera com a história da BR-101 e com o fato de estar em Florianópolis sugerem que a carona não é algo do seu cotidiano, o momento comigo e com os meninos parece fica num registro extraordinários de suas experiências que pode ser contrastado com todos os outros relatos. Rememorar histórias vividas em outras caronas sugere também como o envolvimento com a prática num lugar específico pode deslizar para novas experiências em outros lugares, solidificando a prática como parte de um repertório de experiência. Não é somente uma prática de deslocamento que depende de um contexto, mas a prática se desloca junto com as pessoas e cria seu próprio contexto de realização.

Com Lorival acontece algo um pouco incomum: pegar uma carona com alguém que não estava presente no acordo inicial. Ele não parou pra mim, e sim para minha amiga. O fato de ter feito o primeiro comentário sobre a dificuldade da carona para homens, logo após o acontecimento, faz considerar que foi algo notado o suficiente para ser trazido como assunto, mesmo antes de nos apresentarmos. Meu comentário sobre “me virar bem” estimulou uma espécie de justificativa para seu comentário com a sua história da carona frustrada à noite. Contudo, sua postura corporal encostada na porta mantendo olhar na estrada, somado com a situação da troca de passageiro e estes diálogos iniciais, poderiam sugerir que ele não estaria disposto a parar se eu tivesse sozinho. Vera, em sua empolgação, mesmo que num curto contato, traz o contraponto significativo em relação à esta postura: demonstra abertura e empolgação, mantém o contato visual na conversa. Todavia, novamente, com Lourival estas mudanças não impediram a carona e nem a boa interação que tivemos sobre docência e meu trabalho de conclusão. O contato visual e interesse visivelmente aumentou ao longo da carona. Mesmo com a projeção inicial frustradas, a sequência dos acontecimentos demonstra dinâmicas de como se lidar com as situações imprevistas que emergem ao longo do trajeto. As identidades e representações de gênero demonstrar emergir não como um fundamento fixo de sujeito (Butler, 2013), mas como um efeito relacional abertos a

novas interpretações (M'Charek, 2010).

Assim, a noção de prática, sem dúvida, ajuda à compor nosso quadro metodológico, pois capta dinâmicas da experiência, introduz a incerteza sobre o futuro de realização que impele os participantes a ponderar o presente com estratégias e formas de interagir. Sem esta perspectiva, arrisca-se cair em sobre-determinações, sejam funcionais em relação à especificidade desta urbanidade, ou das diferentes posições sociais, estilos de vida e trajetórias. Arrisca-se esquecer a importância do esforço do agente para efetivação deste deslocamento e de uma noção de temporalidade projetiva e emergente, produzindo um contexto contingente a transformativo. O mundo se torna algo instável e inesperado, cabendo aos participantes estabilizar e efetivar sua realidade.

As caronas com Vera e Lorival permitiram-nos trazer esta imagem temporal da ideia de *descortinamento* dos fatos inesperados e a marcações de descontinuidades no decorrer da viagem para o centro da reflexão, exibindo então a relação entre prática, conhecimento e capacidade de agência. Serviram ao nosso argumento para demonstrar esta forma de perceber a temporalidade na prática. A *carona no tempo* da cidade não é suficiente, precisávamos de uma articulação com *tempo da carona* para criar mais espessura analítica à nossa compressão da perpetuação desta forma de deslocamento nesta urbanidade.

A guisa de conclusão

A articulação deste processo de *englobamentos* e a rítmica do *descortinamento* que elaboramos a partir do caso empírico da carona coloca uma interessante comparação com o lugar que a mobilidade tem na urbanidade e na vida contemporânea. Ao invés de isolamento do carro ou da repetição burocrática do ônibus, na carona o contato com outras pessoas é necessário para a realização do deslocamento. Deste modo, do ponto de vista da prática, a descontinuidade na experiência ao longo da carona pode ser vista pela emergência de outras pessoas e da interação com as alteridades. Ao se engajar, há esforço para romper a passagem contínua dos carros, abalar o ambiente seguro e privado da pessoa dirigindo, abrir-se à possibilidade de lidar com uma violência – e a mais comum é o assédio. Mas é por isso que se *pega* carona, há

esforço bem marcado. Não há garantias prévias em termos duração da viagem ou de segurança, diferente de *esperar* um ônibus, em que a previsibilidade é a questão central. Aí viramos um *mesmo*: passageiros, clientes e, enfim, cidadão igual a partir da régua da lei e da *quantificação* do dinheiro no exercício de liberdade que o consumo permite – afinal, a passagem e 4,20 pra todos e todas.

Na prática de carona, ao contrário, as diferenças de cada um vão necessariamente emergindo durante o deslocamento, seja como celebração ou violência. Na verdade, pode-se pensar a agência neste caso pela ponderação entre a distância de como é projetado imaginativamente o primeiro contato fugaz e a efetividade do encontro; a diferença entre a intenção e a realização; entre a ideia e o mundo. Por isso a carona acontece necessariamente num exercício das ferramentas na socialidade (Schegloff, 2006) por menor que seja o contato. É sempre um *qualificativo*, sempre nos tornamos alguém diferentes com nome, opinião e trajetória específica. Contudo, o fato de a carona urbana ser uma particularidade evidente Florianópolis, coloca-nos quais infraestruturas permitem estes tipos de interação e quais dificultam e até inviabilizam. Alguns relatos de carona trouxeram falas de como a carona *ainda* é possível neste contexto urbano, e, apesar das diferentes perspectivas para dar sentido aos “aindas”, demonstram uma evidente concordância de que um dia não será mais possível⁸.

Quanto à questão do tempo elaborada neste artigo, podemos começar afirmando que se há concordâncias entre as perspectivas apresentadas aqui em nome da antropologia (Munn, 1992; Ortner, 2011; Bourdieu, 1991; Eckert & Rocha, 2005; 2010; Gell, 2014) e as meditações filosóficas de Bachelard (2010), é que o tempo enquanto concretude e realidade empírica não passa de uma sequência descontínua de instantes sempre novos, sem relação *a priori* uns com os outros – é fundamentalmente descontínuo. O passado e o futuro são ilusões temporais, efeitos acessíveis pelo presente. Ao falarmos das dimensões contínuas do processo de *englobamentos* tratando do desenvolvimento da cidade ou criando imagens dos engajamentos plurais na prática através de ideias como estilos de vida e *duração*, operamos criando representações sobre o tempo, retirando consequências numa esfera abstrata. São conceitos que

⁸ Estas considerações abrem um outro recorte para pensar a relação entre tempo, carona e cidade que será explorada em futuros artigos. Mas fala das representações dos sujeitos, algo que nos remete à dimensão da duração e a diversidade de perspectivas de vivenciar a prática.

auxiliam nas construções heurísticas, mais do que o fato de serem ou não realidades empíricas objetivas em si. Assim, em certo sentido, as compreensões temporais referentes ao que reunimos em torno da ideia de *englobamentos* expressam a tendência alocrônica da antropologia (Fabian, 1985) de alienar a produtividade do presente compartilhado da interação por explicação que estariam num outro nível de abstração.

Não nos interessa apontar qual a melhor ou a pior teoria para abordar esta experiência urbana que a carona contempla. Nossa proposta foi realizar um exercício metodológico em que o principal objetivo foi convocar diferentes perspectivas sobre o tempo com a intenção de criar uma imagem mais coerente do objeto da carona e responder à questão de sua perpetuação. Sem um olhar histórico para o desenvolvido um cenário plural de participações, focando somente nas dimensões da prática e da agência com o caráter temporal do *descortinamento* de realidades emergentes, acreditamos que a esta imagem estaria incompleta. O rendimento analítico desta experiência de deslocamento permite uma reflexão muito rica sobre a ideia cidade e o que os contextos urbanos nos permitem enquanto possibilidades de experienciais – e precisamos de certa “alocronia” para dar o verdadeiro alcance que esta ideia mencionada acima pode ter.

A origem da palavra teoria no grego remete não só às ideias introspecção e reflexão, mas de contemplação, observação, espetáculo e visão. Entendemos que, assim como na visão sempre parcial da carona, já que sempre depende de *alguém* interagindo e lidando com seu próprio efeito de diferença, as diferentes teorias permitem diferentes formas de domesticar nosso entendimento, mas nunca chegarão ao delírio do todo, de compreender A realidade. Refletir metodologicamente sobre até onde pode uma perspectiva teórica, o que ela oculta e não elabora é senão um exercício de estimulante de autoconsciência dos processos de conhecimento.

Referencias bibliográficas

- BARROS, Tatiane Vieira; GOMES, Larisse Louise Ponte; CAMARGO, Marcelo Giacomazzi. 2016. *Etnografia da carona. Uma perspectiva sobre mobilidade e sociabilidade*. Ponto Urbe [Online] 19: sn. (<http://pontourbe.revues.org/3266>; acesso em 15/05/2018).
- BACHELARD, Gaston. 2010. *A intuição do instante*. Campinas: Editora Versus.
- _____. 2008. *A poética do espaço*. São Paulo: Martins Fontes.
- BOURDIEU, Pierre. 1991. *The Logic of Practice*. Stanford: Stanford University Press.

- BUTLER, Judith. 2013. *Fundamentos contingentes: o feminismo e a questão do "pós-modernismo"*. Cadernos Pagu, n. (11):11-42.
- CARLSON, Donna. 1972. "Thumbs out: Ethnography of Hitchhiking". In J.P. Spradley & D.W. McCurdy (eds): *The Cultural Experience: Ethnography in Complex Society*, pp. 137-146. Chicago: SRA..
- (<https://archive.org/stream/culturalexperien00spra#page/146/mode/2up> - acesso em 25/05/2017)
- CONCEIÇÃO, Milton Luz. 2015 *Topocídio da Ponte Hercílio Luz*. Resgate – Revista Interdisciplinar Cult., Campinas. 23 (30):119-130.
- DALAKOGLU, Dimitris & HARVEY, Penny. 2012. *Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility*. Mobilities, Routledge, Vol. 7 (4):459-465
- DIÁRIO CATARINENSE. Por que Florianópolis é a melhor cidade do país para criar os filhos. Publicada em 14/03/2015. Acesso em <http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2015/03/por-queflorianopolis-e-a-melhor-cidade-do-pais-para-criar-os-filhos-4718425.html>. Acesso 04/07/2016 às 01:32 AM.
- _____. Florianópolis é a melhor cidade brasileira para criar os filhos, aponta estudo. Publicada em 04/03/2015. <http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2015/03/florianopolis-e-a-melhor-cidade-brasileira-para-criar-os-filhos-aponta-estudo-4711625.html>. Acesso 04/07/2016 às 1:30 PM.
- DIEGUES, A. C. 1998. *Ilhas e Mares, simbolismo e imaginário*. São Paulo: HUCITEC.
- DILLEY, R. 2010. Reflections on knowledge practices and the problem of ignorance. *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 16: 176-192. (doi:[10.1111/j.1467-9655.2010.01616.x](https://doi.org/10.1111/j.1467-9655.2010.01616.x))
- DURAND, G. 1984. *Les structures Anthropologiques de l'Imaginaire*. Paris: Dunod.
- ECKERT, Cornelia & ROCHA, Ana Luiza Carvalho. 2005. *O tempo e a cidade*. Porto Alegre: Editora da UFRGS.
- _____. 2013. *A etnografia da duração*. Porto Alegre: Editora da UFRGS.
- _____. 2011. *Etnografia da duração nas cidades em suas consolidações temporais*. Política e Trabalho - Revista de Ciências Sociais. 34:107-126
- _____. 2013 *Etnografia de rua*. Porto Alegre Editora da UFRGS.
- FABIAN, Johannes. 2013. *O tempo e o outro*. Petrópolis: Editora Vozes.
- FANTIN, Marcia. 1999. *Cidade dividida: dilemas e disputas simbólicas em Florianópolis*. Doutorado. Tese. São Paulo: Universidade de São Paulo.
- GELL, Alfred. 2014. *A antropologia do tempo: construções culturais de mapas e imagens temporais*. Petrópolis: Vozes.
- HOLANDA, Sérgio Buarque. 1963. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras.
- IBGE, Cidades. Censo 2016. (<http://www.ibge.gov.br>; acesso em 05/05/2017).
- KENDALL, Blake Paul. 2016. *Sharing the Road: The Post-Internet Hitchhiker*. *Journal of Visual and Media Anthropology*. 2 (1):40-55.
- LARKIN, Brian. 2013. *The politics and poetics of infrastructure*. *Palo Alto: Annual Review of Anthropology*. 42:327-343.
- LAVIOLETTE, Patrick. 2014. *Why did the Anthropologist Cross the Road? Hitch-Hiking as a Stochastic Modality of Travel*. *Ethnos: Journal of Anthropology*. 81 (3): 379-401 <https://doi.org/10.1080/00141844.2014.986149>
- LOPES, José Sérgio Leite. 2006. *Sobre processos de "ambientalização" dos conflitos sociais*

e sobre dilemas de participação. Horizontes Antropológicos. 25(12): 31-64.

M'CHAREK, Amade. 2010. *Fragile differences, relational effects: Stories about the materiality of race and sex.* European Journal of Women's Studies. 17 (4):1 –16

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. 2006. *Urbis Brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativa.* Doutorado. Tese. Brasília: Universidade de Brasília.

MOLES, Abraham e ROHMER, Elisabeth. 1982. *Labyrinthes du vécu.* Paris: Klincksieck.

MOLES, Abraham. 1995. *As ciências do impreciso.* Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.

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

MUKERJI, Chandra. 1978. *Bullshitting: Road Lore among Hitchhikers.* Social Problems, 25 (3):241-52

NEVES, Yuri R. 2018. *Caronas antropológicas nas ruas de Florianópolis. Deslocamentos, tempo e cidade.* Mestrado. Dissertação. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

_____. 2018b *De carona na pesquisa: revisão de literatura e algumas direções a partir de uma etnografia em caronas por Florianópolis.* Revista de Estudos e Investigações Antropológicas. 5 (1): 74-99

OLIVEIRA, Roberto Cardoso. 1996. *O trabalho do antropólogo: Olhar, Ouvir, Escrever.* Revista de Antropologia. 39(1):13-37

ORTNER, Sherry. 2011. *Teoria Antropológica desde os 60.* Mana. 17 (2):419-466.

PORTIS, Julian A. Compagni. 2015. *Thumbs Down- America and the Decline of Hitchhiking.* Phd. Dissertation. Connecticut: Wesleyan University, Middletown.

PURKINS, Jonathan. 2012. Cap. 8 - The Hitchhiker as Theorist: Rethinking Sociology and Anthropology from an Anarchist Perspective. In KINA, Ruth (eds): The Continuum Companion to Anarchism, pp. 141-161. London and New York: continuum.

REIS, Almir Francisco. 2012. *Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações.* Florianópolis: Editora da UFSC.

RIAL, Carmen. 1988. *O mar-de-dentro: A transformação do espaço social na Lagoa da Conceição.* Mestrado. Dissertação. Universidade Federal do Rio Grande do Sul: Porto Alegre.

RIVOLUCRI, Mario. *Hitch-Hiking.* ([http://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking by Mario Rinvolucri](http://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking_by_Mario_Rinvolucri); acesso em 05/06/2018)

ROCHA, A. L. Carvalho da. 1994. *Le sanctuaire du désordre, ou l'art de savoir-vivre des douces barbares sous les Tristes Tropiques.* Doutorado. Tese. Paris: Universidade de Paris V, Sorbonne.

_____. 1995 "A irracionalidade do belo e a estética urbana no Brasil" In MESQUITA, Z. & BRANDÃO, C. R.: Territórios do cotidiano, uma introdução a novos olhares e experiências. Porto Alegre e Santa Cruz: Ed. UFRGS/UNISC.,

_____. 2003. *Da Figurações de Lendas e Mitos Históricos na Construção da Cidade Tropical.* Revista Iluminuras. 4(8): np.

SCOTT, James. 1998. *Seeing Like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed.* New Haven and London: Yale University Press. pp. 1 – 147; 309 – 346.

SCHEGLOFF, Emanuel A. 2006. "Interaction - The Infrastructure for Social Institutions, the Natural Ecological Niche for Language, and the Arena in Which Culture is Enacted". In N. J. Enfield and S. C. Levinson (Eds.), Roots of Human Sociality: Culture, cognition and interaction., pp 70-69. London: Berg.

STAR, Susan Liegh. 1999. *The ethnography of infrastructure*. American Behavioral Scientist, Thousand Oaks. 43(3): 377-391.

SVAMPA, Maristella. 2006. *Movimientos sociales y nuevo escenario regional: Las inflexiones del paradigma neoliberal en América Latina*. Sociohistórica, n. 19-20: 141-155.

VELHO, Gilberto. 1987. Individualismo e cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea. Rio de Janeiro: Zahar.