

Etnografia da carona

Uma perspectiva sobre mobilidade e sociabilidade

An ethnography of hitchhiking: a perspective on mobility and sociability

**Tatiane Vieira Barros, Larisse Louise Pontes Gomes e Marcelo
Giacomazzi Camargo**



Editora

Núcleo de Antropologia Urbana da
Universidade de São Paulo

Edição electrónica

URL: <http://pontourbe.revues.org/3266>

ISSN: 1981-3341

Refêrencia eletrónica

Tatiane Vieira Barros, Larisse Louise Pontes Gomes e Marcelo Giacomazzi Camargo, « Etnografia da carona », *Ponto Urbe* [Online], 19 | 2016, posto online no dia 31 Dezembro 2016, consultado o 10 Janeiro 2017. URL : <http://pontourbe.revues.org/3266> ; DOI : 10.4000/pontourbe.3266

Este documento foi criado de forma automática o 10 janvier 2017.

© NAU

Etnografia da carona

Uma perspectiva sobre mobilidade e sociabilidade

An ethnography of hitchhiking: a perspective on mobility and sociability

**Tatiane Vieira Barros, Larisse Louise Pontes Gomes e Marcelo
Giacomazzi Camargo**

Introdução

- 1 Com o propósito de realizar o trabalho de conclusão da disciplina Sociedades Complexas - Homenagem a Gilberto Velho, escolhemos realizar uma pesquisa de campo com algo que nos despertava o interesse pela observação e o estranhamento. Aprendemos teórica e metodologicamente com os ensinamentos da antropologia urbana que o objeto de pesquisa pode ser algo do nosso cotidiano. Então, recordando aquilo que Velho fez em suas pesquisas e os objetos comuns que ele nos apresentou, colocamo-nos ao exercício de trabalhar a partir de três olhares e perspectivas as caronas em Florianópolis/SC/Brasil.
- 2 A ideia de estudar as caronas e os caroneiros na cidade surge da construção coletiva de um objeto. Motivados pelo exercício da disciplina de unir pesquisadores com referenciais distintos em prol de um objeto novo, mas familiar, construímos várias ideias que precisaram ser amadurecidas¹. Algumas delas, principalmente, estão sendo pensadas nesse trabalho, como a ideia de compreender as caronas em um universo que envolve questões: afeto, sociabilidade, mobilidade, conscientização política e ambiental. Essas questões são despertadas sobre aquilo que o campo de pesquisa pode nos oferecer, considerando o olhar, ouvir e escrever (Oliveira 2006), e nos permitindo traçar estratégias para realizar a pesquisa.
- 3 Próximo a Universidade Federal de Santa Catarina/UFSC identificamos que existiam alguns pontos de carona estabelecidos pela prática cotidiana e comum para caroneiros e motoristas da Ilha - ou pelo menos para aqueles que têm alguma relação com o lugar². Tal identificação foi possível devido ao ato de observar com mais acuidade aquilo que era familiar (Velho 2002), pois para três alunos da pós-graduação da mesma universidade

transitar por este cenário tão familiar poderia invisibilizar arranjos e dinâmicas como estas.

- 4 Num primeiro momento, a questão com a qual nos deparamos foi o fato de não termos familiaridade com a prática da carona na cidade. Somos duas antropólogas e um antropólogo constituídos de experiências e trajetórias singulares, que oferecem olhares e perspectivas sobre o ser caroneiro³ em Florianópolis. Com isto, um primeiro exercício foi escolher qual seria o local para o trabalho de campo.
- 5 Assim, partimos para uma investigação prévia. Escolhemos dois pontos principais para a realização da pesquisa. Um deles seria a esquina para o bairro Córrego Grande. Este ponto é uma das principais vias de acesso para o bairro Lagoa da Conceição; portanto, a localização é estabelecida como ponto de carona para aquelas pessoas que querem ir, principalmente, para lá e para o Sul da Ilha. O outro ponto que identificamos fica localizado em frente à empresa de energia Eletrosul. Este se situa na Avenida Deputado Antônio Edu Vieira, no bairro Pantanal e, de acordo com alguns interlocutores, é o melhor lugar para se pegar carona para o Centro, Continente e Sul da Ilha. Estes pontos também se constituem como rota para pessoas que se dispõem a fazer itinerários não contínuos - pegando mais de uma carona para chegar ao destino final.
- 6 O objetivo maior deste trabalho está em oferecer uma visão antropológica sobre as caronas em Florianópolis, partindo de dois pontos próximos à UFSC, articulando com a visão das pessoas que utilizam e compõem esse universo: caroneiros, caroneiras, motoristas, pesquisadoras e pesquisador. No entanto, a visão dos caroneiros e caroneiras será mais enfatizada. Para isto, utilizamos como metodologia observação participante (Malinowski 1976; Foote-Whyte 1980; Velho 2008), descrição densa (Geertz 1989), e entrevistas semiestruturadas. Colocamo-nos a pegar caronas e narrar experiências do estar em campo como antropólogos e como caroneiros.
- 7 Para fundamentar esse processo, o trabalho apresentará uma discussão teórica proveniente da antropologia urbana. Num primeiro momento, serão trabalhados na perspectiva gilbertiana os conceitos de: trajetória individual, campo de possibilidades, negociação da realidade e estilo de vida (Velho 1994), redes de relação (id. 2002), e desvio (id. 1974). Estes irão compor uma discussão teórica relacionada às nossas questões em campo. Em seguida, os temas que aparecem como centrais nas falas dos interlocutores e por fim, nossa experiência - tanto a individual como coletiva.

Pegar carona e sua rede de relações

- 8 Ao propor uma etnografia das caronas, o objetivo principal é a compreensão de como se constitui a experiência urbana de sociabilidade e mobilidade através das práticas de pegar ou oferecer carona.⁴ Os caminhos desta tentativa de compreensão são traçados de acordo com alguns conceitos-chave gilbertianos, visando deixar mais nítida a manifestação desta prática nas redes de interação entre os caroneiros e a cidade.
- 9 O que é a carona? Como ela converge ou cria contrastes com outras noções de mobilidade e sociabilidade urbana? Qual o seu lugar na intersecção entre diferentes estilos de vida dentro da cidade de Florianópolis? Como ela interfere na inserção de pessoas nas redes de relações com a cidade? Como (e se) ela desempenha um papel na criação destas redes de relação? Esta série de questionamentos nos instigam a pensar como uma antropologia

urbana proposta e praticada por Gilberto Velho pode refletir em uma etnografia das caronas em Florianópolis.

- 10 Nesta perspectiva, tomamos o trabalho de campo como um lugar de interação. Numa primeira observação, percebemos que os elementos identificados nas trajetórias individuais dos interlocutores da pesquisa desenham uma série de cruzamentos. Grande parte destes não é nativa de Florianópolis, tendo adotado a prática da carona pouco depois de chegar à cidade. As diferentes regiões de origem – demais regiões do Brasil, outros países da América Latina e Europa, numa maioria – desempenharam papéis distintos na incorporação de cada caroneiro a suas redes de relação à prática da carona.
- 11 Os convênios da Universidade Federal de Santa Catarina com instituições de ensino superior no exterior, a grande oferta de aluguel no bairro supracitado e a escassez de transporte público que contemple o percurso convergem com a imagem de que a carona é um modo de transporte entre bairro e universidade.
- 12 Com a prática frequente da carona, considerando o trajeto e o horário, observamos que há uma afinidade de alguns caroneiros de que pegariam, periodicamente, carona com os mesmos motoristas – algo possibilitado pela intersecção de trajetórias e rotinas profissionais, pessoais, acadêmicas e tantas outras que privilegiam determinados pontos de encontro, horários e destinos.
- 13 Ou seja, pessoas que pegam caronas no mesmo horário, com mesmo itinerário e no mesmo local têm grandes chances de encontrar caronas com motoristas já conhecidos. Além disso, há grupos⁵ constituídos na rede social Facebook onde se pedem ou oferecem caronas; lá também se influencia e incentiva outros a se tornarem caroneiros.

Fig. 1 - Imagem de capa do grupo Carona Floripa no Facebook.



Fonte: captura de tela de 22 de setembro de 2016.

- 14 A dinâmica virtual auxilia na organização e encontro entre caronistas e caroneiros através de posts de procura e oferta. Contudo é na rua, sem fazer uso da ferramenta do Facebook, que muitas caronas acontecem. E foi dessa maneira que experimentamos a prática da carona.
- 15 Isto torna-se bastante nítido em alguns casos, como entre os intercambistas europeus na Lagoa da Conceição, mas também entre outros estudantes, oferecendo-nos a ideia de que o incentivo inicial para o caronismo se dá nos âmbitos de sociabilidade possibilitados pela vida universitária coletiva; a constatação de que colegas já haviam pegado carona, ou tinham evidência de que isto era uma prática eficiente, vantajosa e segura surgiu como dado importante em muitas das conversas realizadas em campo.

- 16 Nota-se que o caráter de confiança se constitui pela experiência e esta se dá espelhada na prática de outros, em avaliações positivas, numa carona bem sucedida etc. A ideia das redes de relação como incentivo a uma nova maneira de interação com e no contexto urbano não é observada aqui como algo puramente utilitário, mas impregnado de emoções e afetividades. Como apontado por Velho (2002), estas redes servem para a identificação dos sujeitos com o contexto em que estão inclusos. Para se tornar caroneiro é necessário pegar carona.
- 17 Esta prática também serve para redesenhar e ampliar os campos de possibilidades e reflexões que permeiam a mobilidade urbana. Deste modo, a insatisfação com o sistema de transporte público de Florianópolis e o elevado valor cobrado na passagem constituiriam motivações para o caronismo. Pois a carona é um modo de locomoção rápido comparado ao transporte público, dado o contingente da frota de carros na cidade. Esta forma alternativa de transporte entre interlocutores é prioritária no circuito entre a casa e a universidade.
- 18 No entanto, há casos em que essa alternativa de mobilidade se dá para todas as instâncias da vida em trânsito; conforme narrado por uma interlocutora, esse é o seu meio de transporte escolhido para ir e voltar do trabalho e para levar a filha à escola. Estudo, trabalho e cotidianos familiares são, portanto, possibilitados pela carona, além da ampliação do cotidiano de lazer na cidade – alguns disseram usufruir frequentemente da carona para visitar amigos e ir a outros bairros para diversão. Neste aspecto podemos apontar para algumas de nossas próprias experiências enquanto caroneiros. É necessário considerar que o sistema de transporte na cidade tem frota reduzida aos finais de semana, sobretudo no domingo. Então, motivados pela pesquisa e pela péssima oferta de ônibus, recorriamos à carona como mobilidade para dias de lazer – aqui condensamos trajetórias individuais e experiências.
- 19 Vale evidenciar que o sistema de transporte público da cidade segue uma tabela de horários – normalmente pontual – onde cada pessoa pode consultar a hora que o seu ônibus sairá do terminal e, pelo menos, ter uma estimativa. Isto, na maioria das vezes, motiva ainda mais o exercício da carona, já que no trecho que temos comentado (Lagoa-UFSC) existem apenas 4 horários diários de ônibus. Ou seja, não há uma linha com horários disponíveis que faça o trajeto citado durante todo o dia, sobrando à carona esse papel. E isso é tão estabelecido pelas pessoas que já se torna comum para quem mora nesse bairro e estuda na universidade federal. Alternativa incorporada tanto por caroneiros quanto por motoristas, que afirmam só oferecer carona para pessoas que fazem esse percurso, pois reconhecem o problema do transporte e sabem que há uma rotatividade grande de pessoas no ponto da carona do Córrego.

Negociando caminho

- 20 As relações momentâneas estabelecidas entre motoristas e caroneiros ecoam também o conceito elaborado por Schutz e reapropriado por Velho (1994) de negociação da realidade. Apesar das semelhanças apontadas é justo supor que, em toda a sua realidade inexplorada pelo presente trabalho, os entrevistados também comportam uma série de distinções relativas uns aos outros. Da mesma maneira, os próprios sujeitos de pesquisa afirmaram (e foi possível constatar durante os momentos de observação em campo) que

os motoristas que oferecem carona podem ser descritos de acordo com os mais variados perfis.

- 21 De jovens com pouco mais de 18 anos (supõe-se) até pessoas de meia-idade e idosos, homens e mulheres, dirigindo carros novos, de marcas conhecidamente caras, e também carros mais antigos, chamados “populares”; de pessoas de índole tímida no momento da carona até pessoas que arriscam ousados avanços sexuais e motoristas em estados variados de embriaguez ou sob o efeito de outras substâncias. O que foi possível concluir: o mundo dos motoristas é um mundo de marcada variedade. Tal conclusão é oposta à ideia de um perfil dos caroneiros e caroneiras. Há uma variedade, porém dentro de uma unidade marcada, pois em sua maioria são estudantes.
- 22 Se estes diferentes perfis e estilos de vida se encontram no momento da carona e atingem a sintonia necessária para que a troca aconteça, isto não se dá ao acaso. Podemos argumentar que existe, neste momento, uma negociação da realidade entre as duas ou mais pessoas que compartilham o espaço de um automóvel. Assim como Velho (1994) descreve em seu relato de um momento de posseção nas calçadas do Rio de Janeiro, sujeitos navegando por províncias de significado marcadamente distintas encontram, no ato da carona, uma oportunidade para serem influenciadas por um contexto comum que permite a convivência, a troca e o diálogo.
- 23 Um exemplo disto e que reflete em como essa negociação da realidade acontece na prática das caronas é o aprendizado de alunos intercambistas sobre o caronismo. Flávio⁶, um dos entrevistados, ilustra bem o que acontece em muitos destes casos. Vindo de Portugal, teve que aprender as dinâmicas de transporte em Florianópolis e logo teve a carona indicada como alternativa viável ao transporte público. Esta sugestão foi feita por outros alunos estrangeiros que moram no mesmo bairro, mas que inicialmente causou alguma preocupação. Pegar carona no Brasil parecia muito perigoso, disse ele. As primeiras experiências contaram com a presença de amigos, e foi nesta companhia que Flávio sentiu-se confortável com o hábito.
- 24 O mesmo pode ser visto nos casos em que outros caroneiros ensinam alguns hábitos que devem ser respeitados ou atentados no ato e local da carona. A exemplo de quando alguém chega no ponto de carona e “fura a fila” ou fica em algum local de difícil parada para os motoristas; esta pessoa normalmente é alertada por alguém mais experiente, na tentativa de manter o fluxo constante e aumentar as possibilidades.
- 25 Estas experiências de aprendizado são como momentos de iniciação ou processos introdutórios ao mundo das caronas. Nelas os novos caroneiros aprendem outros caminhos pela cidade e novos jeitos de explorar suas possibilidades, passando, através das orientações de pessoas mais experientes, a reorganizar seus trajetos diários e assumir hábitos que uma vez foram estrangeiros.
- 26 A construção de afetos surge como uma forma importante de negociação da realidade no contexto das caronas e interlocutores realçaram a intenção de fazer da carona um momento de sociabilidade. Contrastando o individualismo percebido no ato de dirigir sozinho com a solidariedade observada no exercício da carona, estas pessoas acionam atitudes e comportamentos para facilitar a sintonia entre motorista e passageiro. Neste esquema pegar carona não é apenas ir de um lugar ao outro com a ajuda de outra pessoa, mas construir ao longo deste caminho uma relação social positiva marcada pela comunicação e pela receptividade mútua. Para este fim, a disposição a encontrar um plano de comunicação comum aos envolvidos mostra-se essencial.

- 27 Além disso, mesmo nas ocasiões onde o intuito de construir este tipo de relação não aparece em primeiro plano, outras formas de negociação de realidade fazem-se presentes. As diferentes origens sociais e geográficas de quem se conhece no ato da carona criam diferenças que impulsionam diálogos específicos. Pessoas que estudam ou trabalham em áreas distintas, por exemplo, passam a desenvolver uma relação com base nos questionamentos que um faz ao outro sobre seus respectivos campos de atuação. Também lugares de origem diferentes possibilitam o compartilhamento de novas informações. Estas ora permitem a um ou mais dos envolvidos ganhar uma visão de um mundo que desconhecem, ora permitem a comparação de experiências diferentes dos mesmos lugares, caso todas as pessoas envolvidas conheçam um ou mais dos lugares de origem em discussão.
- 28 Estas negociações estão condicionadas também a interpretação que existe do caronismo como um comportamento desviante e dos caroneiros como indivíduos marcados pela mesma condição de desvio. Considerando que o trabalho foi feito com pessoas habituadas à carona, uma negatização em termos de rejeição da prática não foi observada; mesmo assim, outras formas de estigmatização do caronismo surgiram entre os seus adeptos. Estas formas são apresentadas, sobretudo, sobre o estereótipo e características marcantes daqueles que pedem ou oferecem carona. Utiliza-se a ideia de desvio aqui segundo apresentada por Becker (1963), ao propor que o desvio em um chamado *outsider* não está no seu comportamento ou naquilo que apresenta aos outros, mas na leitura que os outros fazem dele. Em outras palavras, o desvio não é tomado como produto ou reflexo comportamental em um sujeito mas como uma avaliação prescritiva feita sobre o indivíduo chamado de desviante. No contexto das caronas, isto acontece repetidamente tanto quando motoristas avaliam caroneiros quanto se caroneiros avaliam uns aos outros - “um atributo que estigmatiza alguém pode confirmar a normalidade de outrem, portanto ele não é em si mesmo, nem honroso nem desonroso” (Goffman 1975:13). Neste sentido, outra categoria que coaduna com o contexto é o *stigma* (idem), que se volta à relação entre atributo e estereótipo. Juntos estes conceitos elaboram um mapa simbólico sobre quem pega carona e quem a oferece, proporcionando alguns mecanismos de escolha e rejeição.
- 29 A constatação de que existe um perfil estereotipado do caroneiro - a ideia de que o mesmo seria um universitário, estudante das Humanas, com um estilo de se vestir característico - foi feita por mais de um dos entrevistados, inclusive em relação ao que era dito sobre eles. Uma das interlocutoras, Maria, cientista social de 33 anos, parafraseou um motorista com quem pegou carona: “Eu sempre dou carona, e a maioria das pessoas é do CFH⁷. Eu sei reconhecer vocês pela roupa, sei que vocês são gente boa”.
- 30 Além disso, é possível identificar a percepção de risco de pegar carona. Existe uma preocupação de que o sujeito a dar carona seja de alguma forma ameaçador ao bem-estar do passageiro, ao mesmo tempo que quem pega carona pode ser visto como uma ameaça. Alguns dos relatos específicos de carona incluíam visões estereotipadas do uso de drogas - motoristas que aparentavam ser usuários de drogas eram descritos com termos como “doidão” - e da homossexualidade - um dos entrevistados chamou um motorista de “esquisito” quando este fez sutis indicações de que estaria interessado nele.
- 31 Do outro lado da estigmatização da carona e do caronismo existem estas ideias assumidas como parte de um projeto (Velho 1994). Alguns dos informantes contrastaram a carona com aquilo que veem como uma exacerbada tendência ao individualismo na sociedade contemporânea. Dando como exemplos aquilo que via como um número exagerado de

carros na rua ocupados por apenas uma pessoa, ou uma suposição de que passageiros dentro de qualquer ônibus sentariam ao lado de outros passageiros apenas na falta de lugares onde poderiam ficar sós, estes caroneiros adotam a carona para, além de suprir suas necessidades de mobilidade, construir formas de sociabilidade e afirmações políticas. Curiosamente, observa-se aquilo que Gilberto Velho aponta como um individualismo típico das sociedades contemporâneas industrializadas:

Essa coexistência, mais ou menos tensa, entre diferentes configurações de valores é uma das marcas de vida na sociedade moderna. Existem várias maneiras de lidar com essa ambiguidade. A adesão vigorosa e militante a uma ordem de valores, religiosa ou não, é uma alternativa possível, dentro de uma trajetória de vida, podendo ser provisória ou definitiva (Velho 1994:98).

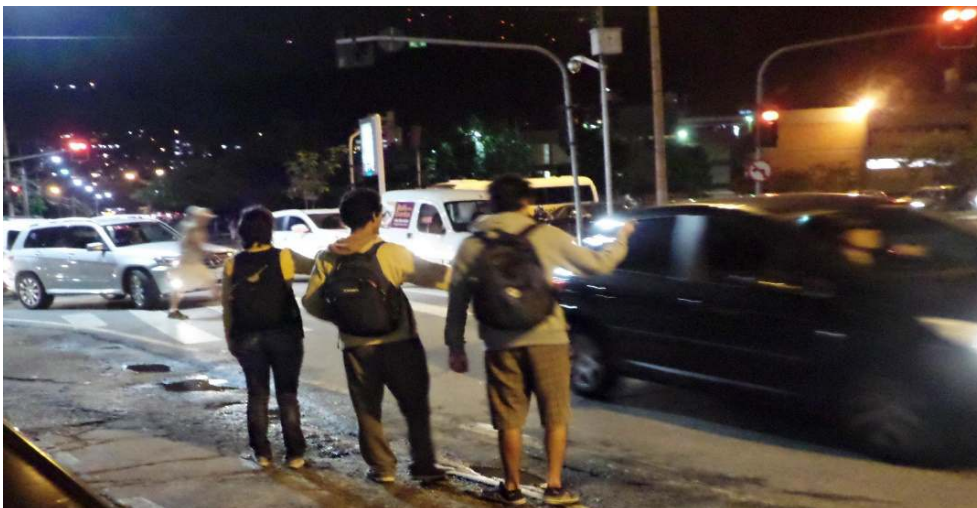
- 32 O caronismo enquanto projeto apresenta ainda outras semelhanças com a proposta do autor, já que é elemento formativo do campo de possibilidades de seus sujeitos e está ligado à ideia de negociação da realidade entre seus praticantes. Ao analisar a carona enquanto projeto, frente às convicções dos caroneiros, podemos também pensar a prática da carona como elemento de uma negociação da realidade em um escopo mais amplo, sendo algo que é apresentado a uma coletividade como intenção política na busca pelo estabelecimento de comportamentos e convicções comuns.

...o projeto existe no mundo da intersubjetividade. Por mais velado ou secreto que possa ser, ele é expresso em conceitos, palavras, categorias que pressupõem a existência do Outro. Mas, sobretudo, o projeto é o instrumento básico de *negociação da realidade* com outros atores, indivíduos ou coletivos. Assim ele existe, fundamentalmente, como meio de comunicação, como maneira de expressar, articular interesses, objetivos, sentimentos, aspirações *para o mundo* (ibid.:103).

- 33 Desta forma vemos como os projetos estão articulados com os campos de possibilidades e que ambos estão em consonância com os paradigmas culturais compartilhados por universos específicos. No caso do contexto das caronas, esse universo está constituído por pessoas que mesmo em concepções individuais, estão imersos nas relações sociais do urbano e da metrópole.

Caroneiros e suas perspectivas

Fig. 2 – Caroneiros pedindo carona com o “dedão” no ponto do Córrego Grande.⁸



Fonte: fotografia tirada por Larisse, junho/2014.

- 34 Os pontos escolhidos para a realização do trabalho de campo estavam definidos e eram estratégicos em relação à sua proximidade à UFSC. Um deles se situa na entrada do bairro Córrego Grande, na rua João Pio Duarte Silva. O local é caracterizado por ser um afunilamento de carros em função do estreitamento da rua e de um semáforo no seu início. No entorno há farmácias, restaurantes, cafés, e uma parte da universidade. O local é um dos acessos à Lagoa da Conceição e os caroneiros que se fixam nesse ponto têm esse destino ou o Sul da Ilha. Este lugar estratégico se estabelece, talvez, por fazer parte do trajeto e até mesmo pela organização do trânsito, que se estreita exatamente onde fica o ponto da carona⁹.
- 35 O outro ponto de caronas está localizado no bairro Pantanal. Ao seu redor há farmácias, residências, pontos de ônibus e um centro comunitário. O ponto fica em uma das laterais da UFSC e quase em frente a uma rotatória de trânsito que retarda o fluxo em função da quantidade de carros em horários de pico, facilitando a visibilidade entre caroneiros e motoristas. Aqui é fundamental pensar que a estrutura do local favorece a parada dos carros, evitando freadas bruscas, pois há um recuo para a entrada da Eletrosul que permite que os carros parem sem atrapalhar o trânsito. Uma questão que podemos levantar é se a fixação dos pontos de caronas é uma forma de manutenção, mínima, da segurança, ou se é apenas uma forma de identificação, um dos símbolos. Alguns interlocutores afirmam que trata-se do primeiro caso; outros apontaram para a relevância de ambos os fatores.

Fig. 3 – Mapa do ponto de carona do Córrego Grande (marcado pelo símbolo vermelho).



Fonte: Google Maps (acesso em julho/2014). Alterações feitas pelos autores.

Fig. 4 – Mapa do ponto de carona da Eletrosul (marcado pelo símbolo vermelho), no bairro Pantanal.



Fonte: Google Maps (acesso em julho/2014). Alterações feitas pelos autores.

- 36 Chegamos a conduzir entrevistas semiestruturadas com alguns dos interlocutores que encontramos nestes pontos. Outros foram importantes pela riqueza nas rápidas conversas nos pontos de carona. Aqui é importante apresentar que realizar pesquisa em pontos de carona e com caroneiros deixa o nosso trabalho, assim como os interlocutores, em trânsito¹⁰.
- 37 Na quarta-feira do dia 28 de maio de 2014, o transporte público em Florianópolis entrou em greve e esse pareceu um cenário favorável para uma observação sobre as caronas na cidade; acreditamos que estas ficariam ainda mais evidentes como alternativa de mobilidade.
- 38 Nestas primeiras observações, algo que revelou sua importância foram os símbolos utilizados tanto por caroneiros quanto por motoristas. Estes representam as formas de pedir, oferecer, recusar e negociar a carona no momento em que há um reconhecimento entre as partes. Um dos símbolos principais do caronismo é o "dedão", que consiste em estender o braço e levantar inclinadamente o dedo polegar em direção à rua para pedir carona.

Fig. 5 – Caroneiro no ponto da Eletrosul.



Fonte: Larisse, junho/2014.

- 39 Para outros interlocutores o "dedão" é uma forma de manter um mínimo de resguardo, isto no sentido de que no mundo da carona a escolha é difícil. Então, ao pedir, quando o carro pára, é possível perguntar o destino ao motorista e fazer uma breve avaliação de risco. Se o caroneiro achar arriscado ou se sentir incomodado com alguma situação, ele pode simplesmente dizer que o seu destino é outro e continuar pedindo carona.
- 40 Outra ferramenta bastante usada é a plaquinha. Esta consiste em uma folha de papel ou cartão onde está escrito o destino da carona; há aqueles que constroem criativamente suas placas, decorando e colorindo com o objetivo de chamar mais atenção. Alguns caroneiros que usam este recurso já andam com placas preparadas para destinos diversos. Aqui podemos apresentar a concepção de um dos nossos interlocutores : Paulo, de 20 anos, aluno da UFSC que pega carona há aproximadamente um ano. Ele nos disse em entrevista que a partir de sua experiência como caroneiro identificou que há motoristas que só dão carona àqueles que usam plaquinha.

Fig. 6 – Caroneiros no ponto da Eletrosul.



Fonte: Larisse, junho/2014.

41 **Maria, que tanto oferece quanto pega carona, corroborou a informação:**

...quando eu lembro de fazer plaquinha, eu faço. Porque a plaquinha é mais eficiente, porque a pessoa não precisa parar pra te perguntar pra onde vai. É melhor pro motorista, né? Eu, quando tô dando carona, eu prefiro, porque aí eu já sei. (Maria, 33 anos, caroneira e motorista)

42 **Outro interlocutor que ilustra este ponto foi abordado em frente a Eletrosul; tratava-se de um jovem com um pedaço de papelão nas mãos, - uma placa improvisada com o nome “Estreito” em letras maiúsculas para chamar atenção de quem passava de carro na avenida. Era outro estudante da UFSC do curso de Geografia. Ele explicou que costuma pegar carona sempre naquele ponto, e anda sempre com sua placa. A placa tinha escrito de um lado “Estreito” - onde ele mora/trabalha; e do outro, “UFSC” - onde estuda, pois são os dois locais para onde ele mais se desloca diariamente. Não é difícil pegar carona, segundo ele; no entanto, tem um pouco mais de dificuldade quando vai para seu bairro de residência. Disse também que dá para perceber quando alguém o avista e se dispõe a dar a carona.**

Fig. 7 – A plaquinha e o “dedão”. Ponto de carona da Eletrosul.



Fonte: Larisse, junho/2014.

- 43 Os motoristas lançam mão de signos principalmente para explicar os motivos de não atenderem os pedidos de carona, quando não podem fazê-lo. Maria, por exemplo, faz sinal com a mão quando não há espaço em seu carro, levantando a palma da mão para cima e juntando e separando repetidamente os dedos, na vertical. Também quando passa por um caroneiro e está prestes a sair do percurso estabelecido da carona, aponta com a mão para a direção da rua em que logo irá virar. Por outro lado, alguns motoristas também fazem sinal quando supõem que alguém na calçada é um caroneiro, mesmo que este não esteja com o polegar levantado ou segurando uma plaquinha. Neste caso, o motorista pode fazer com sua própria mão o sinal com o polegar para o pedestre, indicando seu desejo de oferecer uma carona. Abaixo, Ana, uma das interlocutoras, fala da importância da plaquinha para o motorista:

Uma coisa que pra mim é importante, por exemplo, é que a pessoa tenha um cartaz. Acontece muitas vezes que eu paro, saio da fila, né? Paro (e digo que) vou para tal lugar e a pessoa, “ah, não vou”.

É uma coisa importante, nem sempre eu passo pela UFSC, mas passo pela UDESC. Ou então, às vezes, ao contrário - a pessoa vai para UDESC e acaba ficando por aqui porque eu vou para UFSC. Então acho importante ter (o cartaz) para que você se comunique de alguma forma - “oh, estou indo de para tal lugar”. E isso também... então não vou parar, não vou sair da fila... sabe?!

Então, isso. Outro dia eu parei e a pessoa disse: “ah não, vou pra o Centro”. Eu não vou para o Centro. Então para a pessoa fica mais fácil alguém que já leve ela direto para o Centro e não precisa ela ficar por aqui para que ela pegue outra carona. (Ana, aproximadamente 50 anos, motorista)

- 44 Quando falamos de carona em Florianópolis, outra questão que nos parece central é a ideia de mobilidade urbana e seus problemas. Como já apontado por Silva e Keller (2010), a mobilidade urbana - ou sua precariedade - é algo que está sendo problematizado há bastante tempo, com as críticas corroboradas por dados estatísticos¹¹. Além das

constantes paralisações no transporte público, há a luta pelo passe livre que é pauta não só de estudantes, mas também dos trabalhadores do transporte coletivo de Florianópolis.

O movimento Passe Livre é a principal manifestação de revolta contra a ineficiência do transporte urbano da Ilha de Santa Catarina, e em muitos momentos aliou sua luta ao Sindicato dos Trabalhadores no Transporte Urbano (Sintraturb), fundado em 1990. Sua trajetória de lutas teve início em 2000 e em 2004 o grupo se configurou como um movimento social que, inicialmente reivindicava a gratuidade no transporte público para estudantes. (Keller e Nascimento 2010:204-205)

45 Portanto, a debilidade do transporte público surge não só como elemento recorrente de uma movimentação e preocupação política, mas também como reflexo do atual paradigma de locomoção instaurado em Florianópolis - as caronas. Esse ponto é latente nas narrativas. A maioria das pessoas entrevistadas tem como prioridade na carona o deslocamento na cidade. Maria afirmou acreditar que, caso houvesse um sistema de transporte público mais eficiente, a carona não seria um hábito tão comum. Outros dois interlocutores, o Marcos, estudante universitário de 24 anos, e a Juliana, também universitária de 24 anos, realçaram que a limitação dos horários de ônibus no circuito UFSC - Lagoa da Conceição é o principal fator que impulsiona a carona para eles. O valor elevado das tarifas de ônibus é ainda outro fator apontado tanto pelo Paulo quanto pela Vanessa, universitária de 37 anos.

46 De acordo com Paulo, ser caroneiro é uma alternativa à mobilidade urbana em Florianópolis. Durante a entrevista, ao ser questionado sobre o porquê de pegar carona, a questão da mobilidade e dos problemas com o transporte público se tornam evidentes:

...o que era pra ser um direito nosso, ter um transporte de qualidade. [...] a passagem é cara, o trânsito é complicado, a gente fica em pé. [...] eu sou daqui, já peguei muito ônibus e só vejo que piora, só piora. [...] eu fiquei decepcionado com a qualidade do transporte público aqui em Florianópolis. (Paulo, 20 anos, caroneiro)

47 A carona também está marcada em diversos momentos pela construção de afetos. Tanto a dinâmica de pegar e oferecer quanto o tempo compartilhado pelo caroneiro(s) e motorista dentro do veículo são momentos de sociabilidade. Quando perguntado se carona é sociabilidade, Vitor disse:

Eu acho que é um facilitador. É um facilitador bem interessante para várias coisas. Nessa última carona que eu peguei, eu estava conversando com a moça sobre as caronas em outros países e tal. E têm cidades na Inglaterra que tem sistemas de carona bem eficientes, então, por exemplo, se eu tenho um percurso 'x' da UFSC até o centro e aí eu vou passar pelo o ponto A, B e C, aí eu jogo esse circuito em um site lá pra isso. Se você percebe que se o seu circuito passa por um desses pontos A, B e C e vai para o mesmo lugar que eu, aí você dá um *join* para se juntar, entendeu? Aí às vezes, acontece da pessoa fazer isso, compartilhar o carro dela e já que ela tem o carro assim sozinha, compartilha com outras pessoas para dar caronas. E lá tem essa cultura do agradecimento mais ativa, então, eventualmente alguém leva um bolo. Tem umas trocas interessantes. Não fica uma coisa só "pidão", sabe? Então tem dias que eu pego carona por conta da grana mesmo porque eu não tenho como vir. É interessante quando você não faz isso só pela grana, sabe? Sei lá, às vezes você acaba alegrando um dia de alguém. (Vitor, 20 anos, estudante)

48 O mesmo interlocutor confessou que sua experiência com caronas também lhe rendeu contatos que se estenderam para além do momento e elegera esse fato como a "melhor carona" que já teve, pois muitas vezes o relacionamento interpessoal não existe em um transporte coletivo, como o mesmo disse:

...é complicado porque Florianópolis - vários lugares, né? Mas Florianópolis também - tem o exercício do ônibus ser meio "morto", sabe? É difícil você dialogar com

alguém. As pessoas estão super fechadas, nunca tem uma coisa diferente. Assim, eu já peguei ônibus que tinham livros, já peguei ônibus que tinham coisas nos vidros. Não sei. Eu gosto é de me divertir nos percursos, sabe? Aí a carona me dá isso também porque eventualmente eu vou conhecer uma pessoa diferente, com uma cultura diferente. Vou conversar com ela sobre várias coisas legais, ou não. (Vitor, 20 anos, estudante)

- 49 Nos pontos de carona, uma experiência que é iniciada como uma empreitada individual, às vezes é coletivizada quando duas ou mais pessoas se juntam. Às vezes, a carona em grupo acontece quando amigos ou conhecidos vão juntos ao ponto; segundo Juliana, que recontava sua experiência, é deste modo que algumas pessoas são iniciadas no caronismo. Muitos informantes, como Luciano, de 21 anos e oriundo de Porto Alegre, dizem que conseguir uma carona pode ser mais difícil quando se está em grupo, mas que isto é variável dependendo do gênero de quem compõe um grupo. Segundo ele e outros interlocutores, mulheres teriam mais facilidade como regra geral mas encontrariam mais dificuldade ao juntarem-se a homens, sendo o contrário válido para estes.
- 50 Segundo o que apontaram alguns dos interlocutores, isto está ligado à percepção de risco. Maria, por exemplo, afirmou que ao dar carona sente-se menos ameaçada por mulheres. Ainda outros fatores, como a hora do dia ou da noite (sendo a madrugada considerada o horário mais perigoso por alguns interlocutores) contribuem para a avaliação de risco ou para a subjetivação positiva ou negativa do momento da carona. Exemplos de experiências ruins dados durante a pesquisa incluíam motoristas sob a influência de álcool e/ou outras drogas, motoristas que fizeram avanços sexuais considerados excessivos pelos entrevistados e motoristas que dirigiam em alta velocidade.
- 51 Experiências positivas de carona normalmente são caracterizadas, nos discursos dos interlocutores, pelo aspecto das conversas. A fluidez e a sintonia de interesses na conversa aparecem como os fatores mais recorrentes nas descrições de caronas tidas como boas. Além disso, há alguns, como Paulo, que veem na carona uma experiência social de solidariedade. Ele explica o que constitui, em sua visão, um bom caroneiro: « Tem que ser uma pessoa boa, não ter má fé, não pode tá querendo ganhar alguma coisa com aquilo. Tu tem que doar muito mais do que tu ganha numa carona. » (Paulo, 20 anos, caroneiro)
- 52 Estes dados e observações tornam claro que, mesmo sendo a mobilidade a principal motivação por trás da carona segundo muitas das pessoas que contribuíram para a pesquisa, a sociabilidade também é um elemento importante desta prática.

Pegando carona

- 53 No dia 26 de junho de 2014 o trabalho de campo era voltado ao exercício de nos colocarmos como caroneiros. O nosso destino era o bairro Campeche, localizado no Sul da Ilha e o objetivo final era realizar entrevista com uma interlocutora que é caroneira e motorista. Neste dia a proposta era sairmos sozinhos e cada um de nós três pegar uma carona em direção à Lagoa da Conceição; lá nos encontraríamos para tentar uma carona conjunta para o Campeche. Exercitaríamos o estranhamento e nos colocaríamos no lugar dos nossos interlocutores.
- 54 Sabíamos que o campo e suas intermitências poderiam nos oferecer algumas variações dos planos estabelecidos, e assim aconteceu. Para ilustrar os acontecidos e apresentar os

olhares distintos sobre o mesmo objeto, narraremos nossas experiências como caroneiros e etnógrafos em trânsito.

Experiência Larisse:

- 55 Pouco antes da carona - 18h36 - O ponto da carona esvazia-se, mas logo em seguida surge uma jovem. Junto-me a essa caroneira e começo a embarcar no estilo do caronismo. Considerando que há uma “conduta moral” estabelecida entre caroneiros onde quem chega primeiro tem direito à primeira carona, ou seja, respeita-se uma ordem de chegada, posicionei-me próximo à caroneira; beirando a rua, braço estendido e polegar erguido, começo a pedir carona. Nesse ínterim começo a conversar com a caroneira: “Oi”. Ela retribui. Insisto: “Vai para Lagoa?” ela sorridente responde que sim. Os minutos seguem, o trânsito permanece congestionado e isso na rota de quem é adepto ao caronismo significa um bom momento para pedir carona. Porém, ninguém havia parado até aquele momento. A caroneira diz: “Tá difícil hoje!” Poucos minutos depois, uma senhora para e nós duas embarcamos.
- 56 A carona que surgiu no Córrego Grande e da qual embarquei era a primeira que eu pegava nessa dinâmica. De onde venho não há o hábito de pegar caronas com desconhecidos em um ponto instituído socialmente e público. Geralmente, a carona é dada entre amigos, amigos de amigos, familiares ou pessoas que já se conheçam de algum modo. A carona do Córrego Grande se apresenta como uma nova experiência, sem dúvida inusitada e que gerou um pouco de insegurança.
- 57 De carona - Dentro do carro, a motorista, uma mulher simpática e com sotaque estrangeiro, pareceu já conhecer a caroneira que estava comigo. Esta estava sentada no banco dianteiro ao lado da condutora, e também deu sinais que já a conhecia. Através do sotaque deduzi que a motorista deveria pertencer a algum país de língua espanhola. Do Córrego Grande até a Lagoa o trajeto durou pouco mais de 10 minutos. Em meio à correria de embarcarmos, não nos cumprimentamos, mas já em movimento ela diz: “Oi, tudo bem? Boa noite.” Respondo. Ela continua: “Você vai para Lagoa também ou vai descer em algum outro ponto?” Respondo que irei para a Lagoa. Aproveito e pergunto se elas já se conheciam e elas respondem que sim, mas não tinham combinado nenhuma carona, tinha sido coincidência. Quando indagada se tinha o hábito de dar carona ou se tinha parado porque tinha visto a moça que estava comigo, ela responde que tem o hábito de dar carona, mas “nem sempre dá para dar carona porque tem pessoas que você fica um pouco receosa, sei lá.”

Experiência Marcelo:

- 58 Após um dia de aulas e pesquisa, eu e Tatiane preparamos nossas placas de carona para a Lagoa da Conceição e tomamos nossos lugares no ponto do Córrego Grande por volta das 18h30. O movimento de carros no local era bastante intenso; havia filas de carros, e o tráfego movia-se lentamente. Além de nós, um grupo de três pessoas também pedia carona, sendo dois homens e uma mulher; após alguns minutos de espera, os homens foram embora e a mulher permaneceu. O objetivo estabelecido por nós era que cada um pegasse uma carona, mas o campo nos impôs outro percurso. Uma camionete parou do outro lado da rua onde estávamos, atrapalhando o intenso trânsito. Seu condutor buzinou

e sinalizou com as mãos repetidamente até que eu, Tatiane, e a moça que também pedia carona todos entrássemos.

- 59 Durante o percurso foi possível observar diversas trocas. Em primeiro lugar, a troca linguística; a moça que nos acompanhava era italiana e morava no Brasil há 4 meses, e estava aprendendo o português. Enquanto compartilhava informações sociopolíticas sobre o seu país, negociava seu vocabulário, gramática e pronúncia, e o motorista, acompanhado por sua filha, arriscava algumas palavras em italiano. A filha do motorista, sentada no banco do passageiro, também participava da conversa; morou alguns anos na Itália e alimentava a discussão com suas experiências pessoais. A questão dos locais de origem e residência também alimentou um desconfortável diálogo político. O motorista, vindo do Rio Grande do Sul, defendia o separatismo gaúcho e mais uma série de posições consideradas por mim conservadoras. Além disso, houve um diálogo de gênero, marcado pelos flertes que o motorista arriscava. Recordei-me imediatamente dos caroneiros com quem eu havia conversado que compartilharam suas histórias de trocas deste tipo durante as caronas. A carona como oportunidade de interação sexual mostrava-se cada vez mais evidente.
- 60 Após algum tempo de conversa entre todos, o motorista e sua filha passaram a conversar apenas entre si, enquanto eu, Tatiane e a terceira caroneira permanecemos em silêncio, apenas ouvindo. Depois de um total aproximado de 20 minutos, chegamos à Lagoa da Conceição e fomos deixados pelo motorista exatamente onde havíamos pedido para ficar. Logo encontramos Larisse, que já havia pegado sua carona e esperava por nós, e fomos até a Av. Osni Ortiga para pegar, os três juntos, nossa segunda carona para o Campeche.

Experiência Tatiane:

- 61 Neste dia estava assistindo aula na UFSC juntamente com o Marcelo, e a ideia era, separados, pegarmos uma caronas com destino Lagoa. Sentamos e fizemos nossas plaquinhas. Na minha, desenhei o nome "Lagoa" em letra grande e em cor preta, com um contorno pintado com marca-texto verde-limão para deixar mais visível e colorida. Placas feitas, por volta das 18h30 saímos em direção ao ponto do Córrego Grande. O trânsito no local era intenso, como de costume. No entanto, poucas pessoas estavam paradas no ponto à espera de uma carona. Na hora em que chegamos havia um rapaz segurando uma mala de rodinhas. Parecia estar com muita pressa, tanto que em alguns poucos minutos ele saiu do ponto andando e não esperou a carona. Uma outra caroneira que estava no ponto, uma italiana. Respeitando as questões de etiqueta que se constituem na carona, onde quem chega primeiro tem prioridade na "fila", posicionei-me atrás dela, ergui minha placa com uma mão e estirei o braço com o "dedão" estendido do outro lado - precisava usar todas as técnicas.
- 62 Um senhor acompanhado de uma mulher loira em um carro grande, novo e importado para no meio da rua e dá sinal para a italiana. Lembrando dos interlocutores que me disseram da dificuldade de pegar carona com mais de uma pessoa, pensei: "a próxima serei eu". No entanto, me levando a pensar que o campo sempre pode surpreender, o senhor buzinou e fez sinal com a mão para que nós três entrássemos no carro. Adentramos e seguimos sentido Lagoa da Conceição. No caminho o motorista perguntou nossos nomes, profissões e o que estávamos fazendo em Florianópolis - vale salientar que nenhum de nós era nativo da cidade. Sem falar que estávamos fazendo trabalho de campo, conversamos e perguntamos algumas coisas às pessoas do carro. Me vi na

oportunidade de ser caroneira, ver a perspectiva de outra caroneira e de um motorista ao mesmo tempo: experiência múltipla que me deixou instigada.

- 63 O motorista estava acompanhado da filha, que morara na Itália há alguns anos; isso favoreceu um diálogo entre eles e a italiana. Por minutos só ouvimos divagações sobre as ruas e lugares interessantes no país. Falamos sobre nossas expectativas na universidade e os interesses comuns. Por fim, já quase chegando na Lagoa, o motorista começou a falar sobre a ditadura militar e sua visão positiva da "revolução de 64"; meio desconfiada, falei algum posicionamento breve, mas não contrariei sua perspectiva. Segui aqui as recomendações dos interlocutores que me disseram para ser sempre gentil e legal. Assim, o fiz. Chegamos na Lagoa, descemos do carro e fomos encontrar Larisse para mais uma carona em direção ao Campeche.

Pegando carona a três:

- 64 Nos encontramos na Lagoa numa noite chuvosa e saímos em direção ao determinado ponto para a segunda carona. Situado na avenida Osni Ortiga nos foi indicado pela nossa interlocutora, a Antropóloga. Nossa ida ao Campeche tinha como objetivo nos colocar no lugar de caroneiros ao passo que iríamos encontrar com a interlocutora citada para a realização de uma entrevista. O ponto da carona fica situado logo no início da rua, em um acostamento em frente a uma parede grafitada.

Fig. 8 – Placa marca o início da Av. Osni Ortiga, onde pegamos nossa carona da Lagoa para o Campeche.



Fonte: Larisse, junho/2014.

- 65 Quando chegamos, ainda com os guarda-chuvas abertos, procuramos o lugar exato do ponto. Era nossa primeira experiência com carona naquele lugar e em direção a um bairro quase desconhecido para os três. Nossa primeira aflição era escolher o lugar da carona, visto que o lugar recomendado ficava logo após uma curva. Após escutar vários interlocutores atentando que lugares pós-curva não são bons para pegar carona, buscamos evitá-los. A interlocutora havia dito: “o ponto fica em um recuo”, no entanto havia mais de um e o primeiro era situado neste local já citado, logo após a curva de entrada da rua; então fomos para o segundo, supondo que a maior distância em relação à esquina favoreceria a identificação e parada dos motoristas. Sem placas preparadas para nosso destino - placas que, mesmo que existentes, teriam sua visibilidade prejudicada já que o local era bastante escuro -, posicionamo-nos na beirada da calçada e estendemos os “dedões”.
- 66 Após alguns minutos, uma camionete dirigida por uma mulher aproximou-se de nós. Antes de parar, no intuito de nos perguntar se estávamos ali pedindo carona, ela mesma estendeu seu polegar para nós, parou ao nosso lado e perguntou qual era o nosso destino.

Neste momento, nenhum de nós estava com o “dedão” estendido, mas mesmo assim ela parou, talvez motivada pela frequência de caroneiros naquele lugar. O nosso destino era algo desconhecido por ela até então. Ela disse que ia para o Rio Tavares e questionou se queríamos ficar no meio do caminho; esta seria uma possibilidade para qualquer caroneiro experiente, mas para nós era uma aventura muito arriscada. Vendo nossa dúvida quanto ao destino, a motorista disse: “É melhor vocês esperarem outra carona”. Brevemente concordamos e voltamos ao ponto.

- 67 Em menos de 3 minutos outro carro parou. No primeiro momento houve uma “confusão” de comunicação. O vidro dianteiro do carro não foi aberto para que um diálogo fosse estabelecido em busca de um destino comum. Por isso, de imediato a porta do carro foi aberta nos insinuando a entrar. Ainda com a quebra de “protocolo da carona”, o que nos deixou momentaneamente desorientados quanto a como prosseguir, insistimos em perguntar para onde eles iriam. Vimos que o destino dos ocupantes do veículo era o mesmo que o nosso, e assim entramos. Coincidentemente, um dos ocupantes do carro era conhecido, tanto do ciclo das caronas como do próprio meio acadêmico. Iniciamos a conversa sobre a própria ideia de carona, e o mesmo se manifestou sobre o quão incrível era, para ele, essa possibilidade, muito diferente do que acontecia em sua cidade de origem - Porto Alegre. Em sua visão, isso é reflexo da forma como as pessoas se relacionam em Florianópolis, diferente de sua cidade natal onde até uma troca de olhares é evitada como forma de contato ou sociabilidade. “Lá, as pessoas têm dificuldade até de te olhar nos olhos.” O motorista, quando questionado porque ele tinha parado para nós, respondeu que tinha o hábito de dar carona. Já tinha pegado muitas e procurava, agora que tinha carro, retribuir isso.

Considerações finais

- 68 Ao longo da realização deste trabalho, foram entrevistados - alguns rapidamente nos pontos de carona, outros em entrevistas semiestruturadas gravadas em áudio, ou ainda os que conhecíamos durante o percurso de caronas - homens e mulheres de diversas idades, ocupações, origens e estilos de vida. No geral, estas pessoas tinham alguma conexão com a Universidade Federal de Santa Catarina, sendo estudantes em sua maioria. Através dos diálogos estabelecidos, foi possível constatar que as deficiências do sistema de ônibus em Florianópolis são os principais motivos para a disseminação da carona na cidade. Porém, é importante salientar a sociabilidade como fator essencial. Deficiências semelhantes observadas em outras cidades não despertaram o mesmo caronismo que na capital catarinense, mais precisamente na Ilha. Temos consciência que a atmosfera de segurança de uma cidade que ainda preserva uma rotina pacata dá estímulo àqueles que chegam aqui, e estes por sua vez tornam-se adeptos desse estilo de locomoção.
- 69 Algumas hipóteses levantadas antes do trabalho de campo - mulheres pegam carona mais facilmente que homens? A aparência conta na hora de pedir carona? A carona é um jeito mais rápido de chegar ao destino almejado? - não se confirmaram. Por exemplo, existe o mito que carona é uma via mais rápida é verdade em parte porque dependendo do destino o tempo que se gasta esperando o ônibus é economizado se pensarmos na oferta de carros, logo possíveis caronas. Porém, ao mesmo tempo que isso ocorre, há chances de ser gasto tanto tempo quanto de ônibus se, por exemplo, o motorista deixar o passageiro em algum trecho anterior ao seu destino final ou se, em um dia de “azar”, mais tempo for necessário para pegar uma carona do que esperar o ônibus.

- 70 Em relação à diferença entre homens e mulheres na hora de pegar carona, isso não ficou latente no tocante ao tempo de espera; seria necessário um trabalho de maior duração. Podemos perceber que independente do gênero, a carona tende a ocorrer rapidamente, só encontrando dificuldades quando é solicitada em grupo. Ficou evidente, no entanto, que entre motoristas mulheres há um receio um pouco maior em dar carona. Ou seja, a aparência, seja por proteção, desconfiança ou conservadorismo é um elemento que sugere “preferências” para os motoristas que se dispõem a dar carona.
- 71 Vale salientar que de uma maneira ou de outra, a sociabilidade aparece em todas as etapas do processo da carona. Pelo que foi observado, as formas específicas de interação que o caronismo promove, assim como suas dinâmicas, são frequentemente identificadas em uma relação direta com os costumes e a identidade florianopolitanos. A carona pode não ser exclusiva de Florianópolis, mas toma na ilha uma forma certamente particular. O movimento empreendido com essa prática experienciada por três pessoas “estrangeiras” e que assim, estranharam tal dinâmica, foi de trazer ao leitor o processo de tornar-se caroneiro a partir da vivência e conhecimento deste fenômeno.
-

BIBLIOGRAFIA

- BECKER, Howard S. 1963. *Outsiders: studies in the sociology of deviance*. Nova York: The Free Press.
- CARDOSO, Ruth (org.). 1986. *A aventura antropológica: teoria e pesquisa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- DIÁRIO Catarinense. 2015. *Voltar para casa sem carro: tarefa difícil na noite de Florianópolis*. Florianópolis. Acesso em 22/09/2016. Disponível em ndonline.com.br/florianopolis/noticias/mulher-e-estuprada-no-bairro-rio-vermelho-em-florianopolis.
- _____. 2016a. *Com adesão total, ônibus não saíram dos pátios e Florianópolis tem mais um dia parado*. Florianópolis. Acesso em 22/09/2016. Disponível em <http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2016/06/com-adesao-total-onibus-nao-sairam-dos-patios-e-florianopolis-tem-mais-um-dia-parado-5822691.html>.
- _____. 2016b. *Saiba quais opções de transporte alternativo para esta quarta-feira na Grande Florianópolis*. Florianópolis. Acesso em 22/09/2016. Disponível em <http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2016/05/saiba-quais-opcoes-de-transporte-alternativo-para-esta-quarta-feira-na-grande-florianopolis-5820822.html>.
- FOOTE-WHYTE, W. 1980. *Treinando a observação participante*. In: ZALUAR, Alba. *Desvendando máscaras sociais*. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora.
- GOFFMAN, Irving. 1975. *Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. Rio de Janeiro: Zahar Editores.
- KELLER, M. C & SILVA, E. do Nascimento. 2010. *Carona: uma alternativa para mobilidade urbana em Florianópolis*. *Revista do curso de graduação em Ciências Sociais UFSC*. Florianópolis, n.5:204-218.
-

MALINOWSKI, Bronislaw. 1976. Argonautas do Pacífico Ocidental: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné Melanésia. In: *Coleção os pensadores*. São Paulo: Abril S.A. Cultural e Industrial.

OLIVEIRA, R. C. 2006. O trabalho do antropólogo. Brasília: Ed. Unesp.

VELHO, Gilberto. 1994. Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas. Rio de Janeiro: Zahar.

_____. 2002. Individualismo e cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea. Rio de Janeiro: Zahar.

_____. 1974. Desvio e divergência: uma crítica da patologia social. Rio de Janeiro: Zahar.

_____. 2009. Antropologia urbana: encontro de tradições e novas perspectivas. *Sociologia, problemas e práticas*, n.59:11-18.

_____. 1980. O desafio da cidade - novas perspectivas da antropologia brasileira. Rio de Janeiro: Editora Campus.

NOTAS

1. Algumas delas, mas não menos importantes, dizem respeito aos limites e expansões da construção coletiva de uma etnografia. Estas podem ser problematizadas em algum outro momento.
2. Aqui é importante ter em mente que cabe ao antropólogo verificar como os indivíduos do universo investigado constituem significados sobre si. Só assim não cairemos na armadilha de colocarmos o nosso ponto de vista ou dificuldades a frente dos dados da pesquisa e das possibilidades que o campo pode nos oferecer (Velho 2002).
3. Caroneiro e caroneira serão os termos usados para se referir àquelas pessoas que pegam carona. Caronismo será o termo usado para a prática de pegar e oferecer carona.
4. A proposta de analisar as caronas surgiu em parte porque, mesmo sendo esta uma prática existente em Florianópolis, a questão não ocupa o plano de frente nas discussões sobre a cidade. Exemplo disso é a pequena produção jornalística sobre o tema, que se resume usualmente a apontar as caronas como opção alternativa de transporte quando ocorrem paralisações do sistema de ônibus. (Diário 2015; 2016a; 2016b).
5. O grupo Carona Floripa atualmente conta com mais de 30 mil participantes (Fig. 1).
6. Todos os nomes usados neste trabalho são fictícios, de modo a preservar a identidade dos interlocutores.
7. Centro de Filosofia e Ciências Humanas, o centro na Universidade Federal de Santa Catarina que concentra cursos como Ciências Sociais, Filosofia, Psicologia, Geografia, Geologia, História, entre outros.
8. Todas as fotografias tiradas de caroneiros foram feitas com o consentimento dos sujeitos. Em fotografias de rosto, estes foram digitalmente alterados para resguardar a privacidade e o anonimato dos interlocutores.
9. É importante sinalizar que a ideia de ponto de carona está sendo usada mais como um espaço construído socialmente do que territorialmente. De forma que o ponto de carona só se constitui quando há pessoas à espera de uma carona; e quando não há, o lugar torna-se apenas uma rua com alguns pedestres passando.
10. A ideia de trânsito aqui está sendo usada em analogia ao contexto das caronas, para sinalizar que há um constante movimento e que várias das conversas foram realizadas em situações onde os interlocutores continuavam em busca de suas caronas.

11. As autoras chamam atenção para duas informações. Florianópolis é considerada a segunda cidade brasileira com maior quantidade de carros por habitante - dado de 2014; e tem o segundo pior índice de mobilidade do mundo. Os dados apresentados não foram atualizados neste trabalho, mas nos servem como uma informação que já coexiste com a dinâmica da carona.

RESUMOS

A dinâmica da carona é algo peculiar na cidade de Florianópolis. Por esse motivo, tornou-se um objeto de interesse e estranhamento, principalmente para quem não é da cidade. A antropologia urbana é a área de concentração onde escolhemos aprofundar o debate e o tema de estudo que será problematizado mais especificamente à luz de conceitos cunhados por Gilberto Velho e o corpus teórico inerente à sua formação. Partimos então de leituras de sua obra e de etnografia realizada nos principais pontos e trajetos de carona da cidade para compreender como operam as sociabilidades e mecanismos inerentes a esta prática. Entender como se dá a atitude de pegar carona é transitar entre duas questões que irradiam dessa dinâmica - mobilidade e sociabilidade.

Some dynamics of hitchhiking are particular to the city of Florianópolis. For this reason, they become a focus of interest and bewilderment, especially for people not originally from the city. Urban anthropology is the field where we chose to delve deeper into this debate and theme of study, which will be problematized more specifically in light of concepts developed by Gilberto Velho and the theoretical corpus inherent to his academic formation. We base our work on readings of his oeuvre as well as ethnographic fieldwork conducted in the main hitchhiking points and trajectories of Florianópolis in order to understand the sociabilities and mechanisms inherent to the practice of hitchhiking. To understand the behaviors and attitudes of hitchhikers is to transit between two questions that emanate from this dynamic – mobility and sociability.

ÍNDICE

Keywords: Urban anthropology; Mobility; Sociability; Hitchhiking; Ethnography

Palavras-chave: Antropologia urbana; Mobilidade; Sociabilidade; Carona; Etnografia

AUTORES

TATIANE VIEIRA BARROS

tativiba@gmail.com

Doutoranda em Antropologia Social pela Universidade Federal de Santa Catarina.

LARISSA LOUISE PONTES GOMES

larisse.louise@gmail.com

Mestranda em Antropologia Social pela Universidade Federal de Santa Catarina.

MARCELO GIACOMAZZI CAMARGO

marcelo.giacomazzi@gmail.com

Mestre em Antropologia Social pela Universidade Federal de Santa Catarina.