

# Um carro a menos, um amigo a mais: A carona como exemplo de sociabilidade

**Bruno Lucas  
Saliba de  
Paula**

graduando de  
Ciências Sociais na  
UFMG

**Eduardo  
Henrique  
Carvalho  
Ferreira<sup>1</sup>**

graduando de  
Ciências Sociais na  
UFMG

## Palavras chave:

caronas,  
sociabilidade,  
Antropologia  
Urbana.

## Key words:

hitchhiking,  
sociability, Urban  
Anthropology.

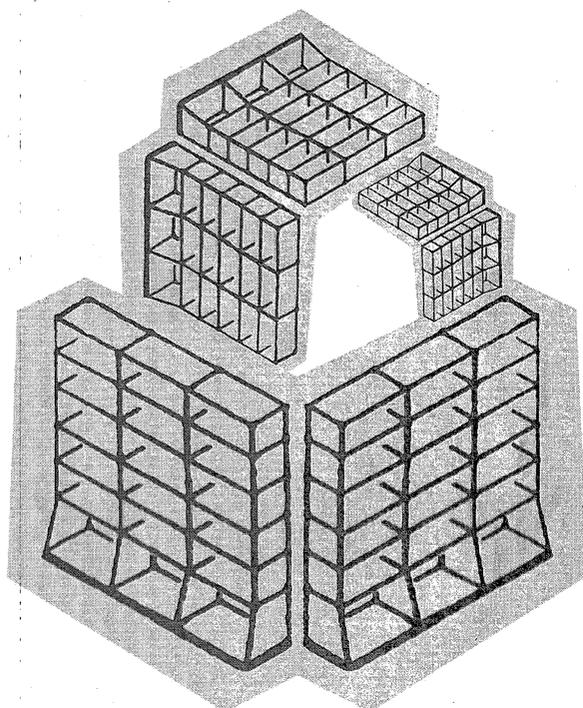
**RESUMO:** Inspirados pelas obras de Georg Simmel, decidimos ir a campo para participar e observar o ato de dar e receber caronas entre os estudantes da UFMG. O objetivo de nosso trabalho foi estudar as relações de sociabilidade entre caroneiros e caronistas e sugerir, após análise, que os fluxos de conversas surgidas durante uma carona são momentos em que o ato de dialogar se sobrepõe ao conteúdo das conversas em si. Escolhemos realizar um trabalho mais descritivo que teórico, mas nem por isso nos distanciamos de questões relevantes para a Antropologia Urbana, a saber: as impressões subjetivas sobre as mudanças no espaço urbano de Belo Horizonte, a intensificação da vida mental nas grandes cidades, o estresse decorrente do caótico trânsito de veículos e o encontro com um outro estranho no interior de um ambiente privado, o carro.

**ABSTRACT:** Inspired by Georg Simmel's works, we decided to go fieldworking to join and observe the act of UFMG students hitchhiking. We aimed at studying the sociability relationships between hitchhikers and to suggest, after analysis, that the conversation raised during a ride are moments in which the chatting overlaps the conversation content in itself. We chose to perform a more descriptive than theoretical work, although we did not distance ourselves from relevant questions towards Urban Anthropology, namely: the subjective impressions about the urban space changes in Belo Horizonte, the mental life intensification in metropolis, the stress due to the chaotic traffic and the confrontation with a strange other within a private space, the car.

Tínhamos como proposta inicial estudar como se dão as relações de sociabilidade entre caroneiros e caronistas<sup>2</sup> a partir das práticas, existentes entre os estudantes da UFMG, de pegar e oferecer carona. Para tanto, utilizaríamos como referencial teórico as ideias de Georg Simmel (2006) a respeito da sociabilidade, relacionando-as ao material empírico coletado. No entanto, quando iniciamos o trabalho de campo, percebemos que a realização desse objetivo inicial seria inviável. Em primeiro lugar porque não encontramos uma maneira de criar a priori um roteiro capaz de recolher dados importantes para o estudo da sociabilidade. Assim, chegamos ao consenso de que os dados que perseguíamos só poderiam ser alcançados através de tentativas, ainda que limitadas, de estabelecer conversas fluidas, informais, livres e espontâneas. Em outras palavras, concluímos que a sociabilidade só pode ser estudada sem que as entrevistas estivessem determinadas pela rígida estrutura de um roteiro. Em segundo lugar, percebemos que conversas recorrentes surgiram durante as caronas, talvez porque nos traímos quanto ao pacto de não estabelecer um roteiro, ou, quem sabe, porque essas conversas em comum constituem instrumentos utilizados pelos motoristas e caroneiros para estabelecer relações de sociabilidade. De todo modo, resolvemos dedicar mais atenção a esses assuntos em comum, até porque eles tratam de importantes temas para a Antropologia Urbana, como as percepções de cada um e a construção

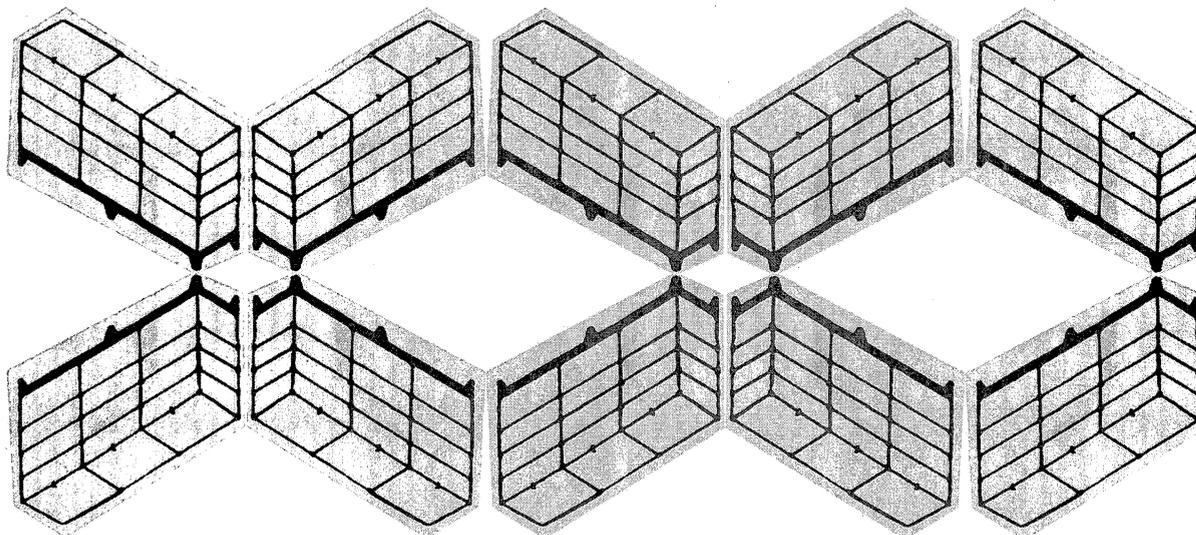
da memória coletiva sobre o espaço urbano, a relação entre o público e o privado e as questões referentes ao trânsito nas grandes cidades.

As consequências de todas essas constatações e o resultado dessa mudança de foco se encontram aqui. A principal implicação destas alterações contingentes foi a opção por fa-



<sup>1</sup> Alunos do sétimo período de Ciências Sociais da UFMG. E-mails para contato: brulsp@hotmail.com e ehcferrera@hotmail.com.

<sup>2</sup> Por "caroneiro" e "caronista", termos presentes ao longo de todo o texto, nos referimos, respectivamente, àqueles que recebem e àqueles que oferecem caronas.



zer um estudo menos teórico que descritivo. O leitor encontrará, portanto, um texto que mais se aproxima de uma crônica do que de um trabalho acadêmico, de forte caráter experimental. Isso não quer dizer, porém, que não abordaremos a sociabilidade e os outros aspectos antropológicos e sociológicos do ato de pegar e dar carona, tais como a alteridade e a minimização do constrangimento provocado pela presença de um estranho dentro de um ambiente privado, como o carro.

\*\*\*

Como fizemos o trabalho livremente, seria muita pretensão falar em uma rígida orientação metodológica. Queremos expor apenas o que planejávamos fazer antes de irmos a campo e o que nos fez mudar de idéia.

Pretendíamos pegar caronas não apenas no portão de acesso à UFMG pela Avenida Antônio Carlos, como também naquele da Avenida Carlos Luz e no interior do campus. Acontece que o fracasso de nossas tentativas no portão da Catalão produziu dois resultados. Primeiramente, desistimos de lá tentarmos novas caronas, pois isso nos pareceu inviável devido ao longo tempo de espera. Acreditamos que essa dificuldade seja decorrente do ponto de carona estar situado na faixa da direita, a mais distante da ocupada pelos motoristas que se dirigem ao centro de Belo Horizonte. O segundo resultado foi o nosso retorno imediato ao ponto da Avenida Antônio Carlos por meio de uma carona inusitada, que será apresentada mais adiante. Queremos deixar claro, portanto, que, com exceção dessa carona que nos transportou juntos no interior do campus, todas as outras foram realizadas por cada um dos autores, isoladamente, no portão da Antônio Carlos em direção ao centro.

O contexto em que pegamos carona foi bastante peculiar, não só porque o fizemos no ambiente urbano, mas, especialmente, porque isso se deu em uma determinada localidade: a Universidade. Nesta situação, caroneiro e motorista se reconhecem como pares, como membros de uma mesma comunidade, o que eliminaria o possível perigo apresentado pelo confronto com o estranho. Acontece, no entanto, que a

identificação entre a comunidade acadêmica da UFMG não se dá tão facilmente. Para exemplificar esse argumento, recorreremos ao comentário feito por P., graduando em Pedagogia (e que tentará reopção para Grego Antigo na Faculdade de Letras). Ele relatou que nunca havia dado carona em direção ao centro antes da que concedia naquele momento, embora já tenha tentado várias no interior da Universidade. Seu desejo em fazê-lo se explica pelo fato de ter dito que não gostava de dirigir sozinho. O estudante disse que sempre oferecia carona para pessoas que via subindo o morro em direção à Faculdade de Educação. Apesar de tantas tentativas, apenas uma foi bem sucedida, na qual a caroneira disse ter aceitado apenas por já tê-lo visto anteriormente andando pelos corredores do prédio da FAE. Outra prova de que os estudantes da UFMG não se identificam tão facilmente para dar e receber caronas é que, ao pararmos no ponto dos caroneiros próximo ao portão de acesso à UFMG pela Avenida Antônio Carlos, não embarcamos no primeiro veículo com o qual cruzamos. Em média, temos que esperar quinze minutos até que apareça um caronista, tempo sujeito a alterações de acordo com as circunstâncias em que a carona é solicitada. Sabemos, em parte por experiência própria, em parte por informações coletadas com outros caroneiros, que uma mulher sozinha, por exemplo, consegue carona mais rapidamente. A mulher também facilita a situação do caroneiro do sexo masculino: ele embarca mais facilmente quando acompanhado de uma dama do que quando está sozinho ou com outros amigos do mesmo sexo. Outras variantes que não podem ser desconsideradas são o dia e o horário durante os quais solicitamos caronas. Durante os dias úteis da semana, acreditamos ser constante a possibilidade de se conseguí-las, havendo como exceção as sextas-feiras, talvez devido à diminuição do fluxo de pessoas transitando pelo campus. Podemos perceber que, no final do período letivo, pelo mesmo motivo que acomete a carona das sextas-feiras, também se torna mais difícil obtê-las. Essa foi, aliás, uma das dificuldades que enfrentamos na coleta de dados para a pesquisa. Os horários mais favoráveis são o final da tarde, entre dezessete e dezoito horas, e o horário do almoço, entre onze horas da manhã e meio-dia.

Mesmo no contexto universitário prevalece, em alguma medida, o sentimento de hostilidade em relação aos caroneiros. Estes nem sempre são bem vistos por aqueles que passam, motorizados ou a pé, pelo ponto. É comum, por parte de motoristas e pedestres, o lançamento de olhares desconfiados, depreciativos ou simplesmente indiferentes sobre os caroneiros quando estes erguem seus polegares manifestando seus pedidos. É importante a consideração deste detalhe, pois ele diferencia os caroneiros propriamente ditos, que embarcarão numa carona não previamente planejada, daqueles que esperam, nas proximidades, por caronas já garantidas com conhecidos. Percebemos que a saída da Avenida Antônio Carlos é um lugar de encontro bastante adotado por este segundo tipo de caroneiro. Ainda a respeito desse gesto característico dos primeiros, queremos lembrar que é ele que o torna visível como caroneiro. Se, por um lado, esse gesto é indispensável para se conseguir carona, por outro, ele traz a público o caráter "fora da lei" do caroneiro. Várias vezes ocorreu de alguns motoristas que vinham pela faixa da direita, mais próxima do caroneiro, mudarem bruscamente para a faixa da extrema esquerda, talvez para minimizar o contato visual com quem está pedindo carona. Essa atitude é semelhante àquela que Goffman identificou como "desestimulação defensiva" (GOFFMAN, 1971), em que está em jogo a administração dos corpos individuais nas ruas:

*"ao olhar de relance segue-se um posicionamento que acarrete o menor risco de contato físico. Assim, é possível reduzir-se a complexidade da experiência urbana — afastando-se dos outros, mediante um conjunto de clichês, o cidadão sente-se mais à vontade; ele pressente a realidade e desloca o que lhe parece confuso ou ambíguo" (SENNET, 2006, p. 296).*

Outra tática utilizada pelos motoristas é expressar, por meio de gestos, que tomará uma direção qualquer, completamente diferente da que supõe ser a desejada pelo carona, ainda que não tenha averiguado com quem está no ponto. Outra forma de interação, que parece ser utilizada pelos motoristas para se eximir da culpa de não contribuírem para as caronas, é aquela na qual eles perguntam ao caroneiro se seu destino é o mesmo que o seu, geralmente um lugar que dificilmente coincidirá com a rota de quem está pedindo carona naquele ponto.

Antes de relatarmos e comentarmos cada carona, vamos definir, rapidamente, o fenômeno da sociabilidade, tal como concebido por Georg Simmel (2006): processo que opera

na separação daquilo que denominei de "conteúdo" e "forma" da existência social. O que é autenticamente "social" nessa existência é aquele ser com, para e contra com os quais os conteúdos ou interesses materiais experimentam uma forma ou um fomento por meio de impulsos ou finalidades. Essas formas adquirem então, puramente por si mesmas,

e por esse estímulo que delas irradia a partir dessa liberação, uma vida própria, um exercício livre de todos os conteúdos materiais (SIMMEL, 2006, p. 63-64).

A carona seria um ótimo exemplo de sociabilidade porque nela a conversa é o instrumento de conduta mais utilizado pelos sujeitos envolvidos, já que interessa menos o conteúdo em si do que o ato de dialogar. Durante essas conversas travadas ao longo do curto percurso no qual caroneiros e motoristas encontram-se juntos, a fala torna-se legitimamente um fim em si mesmo, propiciando o surgimento e o preenchimento de uma relação que nada quer ser além de uma relação que possui como seu conteúdo mais significativo a ausência de conteúdo: forma pura de interação.

Feitas essas considerações, passemos; agora, para as situações em que fomos bem sucedidos ao pedir caronas. Tomaremos como eixo condutor de nossos relatos e considerações a carona que julgamos mais expressiva, tanto no que diz respeito à sociabilidade quanto no que se refere aos temas relevantes para a Antropologia Urbana. Trata-se de uma carona conseguida, em torno de 20 minutos, por Bruno, que, depois de 10 minutos pedindo carona sozinho, se viu acompanhado por outro estudante. A ideia de pegar carona com outra pessoa pareceu interessante ao pesquisador, já que ele teria a oportunidade de vivenciar uma situação ainda não analisada. Logo no início, o segundo caroneiro, que chamaremos de L., pediu autorização para se juntar ao pesquisador e começou a contar uma experiência vivida numa carona anterior. Era uma história de quando ele estava pedindo carona, juntamente com um colega, para circular no interior do campus, partindo da portaria da Avenida Carlos Luz. Um carro parou para que eles entrassem, mas, antes que eles embarcassem, um ônibus bateu na traseira do carro do motorista benevolente. Antes que Bruno pudesse comentar o caso, A., um motorista, colega de L., parou para lhes dar carona. O fato de L. e A. serem colegas de curso (ambos faziam Música) poderia comprometer o surgimento de conversas informais e espontâneas que possibilitassem o estudo da sociabilidade. No entanto, logo no início do trajeto, Bruno percebeu que L. e A. também não eram lá tão íntimos. As conversas se desenvolveram entre três desconhecidos – ou quase-desconhecidos. Algum tempo depois de iniciado o papo, que corria livremente, L. perguntou a Bruno que curso ele fazia. O pesquisador respondeu que cursava Ciências Sociais. L., prontamente, tratou de enumerar e citar todos os seus conhecidos desse curso, os quais ele supôs que o companheiro de carona conheceria.

**Bruno** – Eu faço Ciências Sociais.

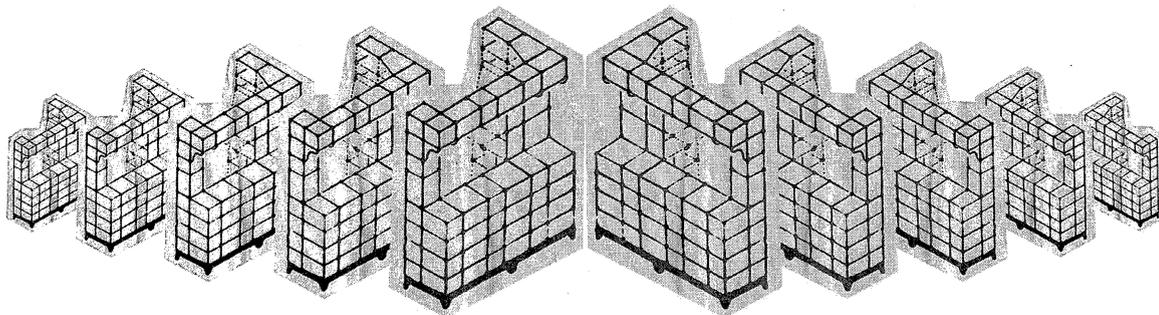
**L.** – Em que período cê tá?

**Bruno** – Quinto.

**L.** – Ah, então você é da turma do M.

**Bruno** – É. Sou da turma do M., da entrada do M.

**L.** – O M. é meu amigo.



**A.**, o motorista, que estava fora da conversa, também queria se inserir:

**A.** – Eu conheço muita gente da Ciências Sociais, só que da PUC.

**L.** – Nó, eu conheço muita gente da Ciências Sociais (risos). J., cê conhece?

**Bruno** – Sei, também.

**L.** – A N... Ah, eu conheço muita gente...

Percebemos que esse é um tipo de tentativa de aproximação bastante comum entre os atores das caronas. Em outra, também pegada por Bruno, B., o motorista, degustador e importador de vinhos e que não tem nenhum vínculo institucional com a UFMG, conhecia várias pessoas das Ciências Sociais. Em outro caso, vivenciado por Eduardo, P.V., professor aposentado da Universidade Federal de Viçosa, que estava de passagem pelo campus para deixar sua esposa, professora da UFMG, insistentemente buscou, através do caroneiro, informações atuais sobre as Ciências Sociais na UFMG. Seu interesse era decorrente do fato de ter estudado História Natural na FAFICH<sup>3</sup> da Rua Carangola na década de 1960.

**P.V.** – Estou tentando lembrar do pessoal da Ciências Sociais que eu lembrei. Tinha um pessoal que era da minha época. Deixa eu ver quem que era... Tem um que aposentou, que era meio doidão, F., do F. eu lembro. Mas aí sempre vejo no jornal Fábio não sei o quê Magalhães, Fábio...

**Eduardo** – Wanderley Reis.

**P.V.** – Fábio Wanderley Reis. Qual que é a daquele cara, hein?

[...]

**P.V.** – Tinha um, da Antropologia, nos tempos da FAFICH, que era um gordão... É... Como é que é o nome dele?

Se a tentativa de encontrar conhecidos em comum fracassa, valem, também, outras formas de aproximação, como a manifestação de conhecimento de alguns autores na área de Ciências Sociais. No caso a seguir, Mu., professor de composição da Escola de Música, ex-engenheiro, descobriu o gosto pela Música, mas, posteriormente, se viu atraído pela Sociologia.

**Mu.** – Uma coisa que eu ia fazer se eu pudesse é Sociologia. Quando eu fiz mestrado foi que eu descobri que eu gostava de Sociologia.

**Eduardo** – Sociologia?

**Mu.** – Acho muito legal...

**Eduardo** – E começou a ler o quê pra achar legal?

**Mu.** – Bourdieu. Eu gosto muito dele. Sou fascinado por Bourdieu.

**Eduardo** – Foi no mestrado que você leu Bourdieu? Negócio de gosto e tal...

**Mu.** – É, hábito...

A relação de P.V. com a FAFICH vai além do simples conhecimento de professores cujos nomes não foi capaz de lembrar. A conversa informal travada em direção ao centro de Belo Horizonte com um atual estudante de Ciências Sociais lhe suscitou um processo de rememoração, no qual vieram à tona suas antigas ligações com as Ciências Sociais de outrora.

**P.V.** – Quando a gente tava lá na FAFICH, o pessoal das Ciências Sociais criou um programa, um curso paralelo, uma rede de conteúdo programático, as disciplinas paralelas: Ciências Sociais alternativas.

**Eduardo** – Sinuca I, Sinuca II...

**P.V.** – Não!

**Eduardo** – Era disciplina mesmo?

**P.V.** – Tinham as disciplinas tradicionais e os caras criaram outro curso, conteúdo mais progressista. Eu lembro que eu fiz um curso sobre dialética... É... Materialismo dialético, dialética da natureza, um troço assim, que era dentro desse troço...

**Eduardo** – Marxismo...

**P.V.** – Eventualmente um pouco de marxismo, mas talvez o pessoal muito da Escola de Frankfurt.

**Eduardo** – Sei, sei. Isso foi em que ano mais ou menos?

**P.V.** – Isso foi para lá para 1966, 1967, 1968...

Já P., aquele mesmo estudante de Pedagogia que disse que sempre tenta dar caronas por não gostar de dirigir sozinho, se demonstrou bastante descontente com o fato de Marcel Mauss nunca ter feito trabalho de campo. Fazemos nossas, porém com uma pequena modificação, as palavras, fortemente abafadas pelo ritmo do heavy metal que soava ao fundo, do nosso "informante", ou melhor, de nosso companheiro de viagem: "vale mais uma carona do que mil livros lidos":

**P.** – Como é que chama esse cara que só pegou o ensaio dos outros, fez críticas sobre todos e não foi a lugar nenhum? Como é que chama esse cara? É um cara

que é bacana, as pessoas puxam o maior saco dele.

**Eduardo** – Mauss?

**P.** – Eu acho que é (risos). É esse mesmo. O cara só leu os trem, o cara é o maior foda, falava até, escrevia até em sânscrito lá e tal. Eu acho que é esse Mauss mesmo. O cara não foi a lugar nenhum e criticava todo mundo. [...] Tem um ditado chinês que fala: “vale mais uma viagem do que mil livros lidos”, sacou?

**Eduardo** – Ah, cara! Será? Será?

**P.** – Tem que experimentar, tem que ter experiência real mesmo. Você lê uma coisa, você imagina tudo, velho. Ir é outra coisa.

Outra tentativa de aproximação, também relacionada à FAFICH e às Ciências Sociais, se deu de forma um pouco menos simpática. Durante a ida ao centro regada ao som da Rádio 98 FM., R., estudante de Engenharia, conversava com Bruno sobre as matérias que alguns estudantes do ICEX<sup>4</sup> têm que fazer, obrigatoriamente, na FAFICH.

**Bruno** – E a galera fica puta, né, lá no ICEX, por ter que fazer isso (as duas matérias obrigatórias pela grade curricular) lá na FAFICH.

**R.** – Ah, mais ou menos. É bom que é mais fraquinho (risos).

**Bruno** – Descansa, né?

**R.** – Dá uma descansada, ganhar uns créditos a mais, aumentar um pouquinho o RSG<sup>5</sup>.

**Bruno** – Quê isso, cara, as matérias da FAFICH não são tão fáceis assim, não. Passar é fácil, mas com “A” nem sempre.

**R.** – Eu passei com “A”, ué! Nas duas. Não, na outra eu passei com “B”.

Ma., ex-trabalhador de uma fábrica de Fundição em Várzea da Palma, costumava pegar caronas nos carros de seus companheiros de trabalho todos os fins de semana para voltar a Belo Horizonte. Ele se gabava muito da carreira em curso de seu filho, Matemática, a ponto de caçoar Eduardo e sugerir uma hierarquia entre as ciências exatas e humanas. Mas intrigante mesmo foi seu esquecimento de parar o carro para que o carona descesse.

**Ma.** – Oh, passou aqui! Era pra eu ter deixado você lá (esquina da Rua da Bahia com Viaduto Santa Tereza).

**Eduardo** – Tá bom aqui, tá bom aqui (saída do Viaduto Santa Tereza, início da Avenida Assis Chateaubriand, Bairro Floresta). A gente tava falando aqui...

**Ma.** – Eu acabei me distraindo aqui...

**Eduardo** – Não, tá bom. Você ficou interessado em ouvir o negócio, aí acabou...

**Ma.** – Beleza então?

(Buzinada curta do carro que estava na traseira do veículo de Ma. quando parou o veículo para o desembarque do caroneiro).

**Eduardo** – Valeu!

**Ma.** – Falou!

**Eduardo** – Obrigado!

**Ma.** – Falou! Como é que é o seu nome?

**Eduardo** – Eduardo. Qual é o seu?

**Ma.** – O meu é Ma.

**Eduardo** – Ma.? Valeu aí, velho. Boa sorte pro seu filho.

**Ma.** – Falou, obrigado.

**Eduardo** – Sucesso!

(Longuíssima e ensurdecadora buzina de veículo que passava pelo Viaduto, após o desembarque do passageiro, quando Ma. arrancava seu carro e tentava pegar a faixa da esquerda).

Antes de prosseguirmos, queremos nos ater, por um instante, a um detalhe suscitado a partir do exemplo acima: a troca de nomes entre motorista e caroneiro. Na maioria das vezes, quando isso chegou a acontecer, essa troca só se deu nos últimos instantes da viagem, já quando o carro estava parado para que os atores da carona se despedissem. Como podemos comparar o carro com a casa nos tempos que correm, já que ambos constituem instâncias privadas das vidas de cada indivíduo, surpreende-nos que as pessoas possam conversar nesse espaço por um longo tempo, sem problema algum, em anonimato. Em alguns casos, é também notável que a iniciativa de se perguntar o nome do outro tenha partido dos autores, já que eles eram os “visitantes”, e os motoristas, os “anfitriões”. Pedimos licença ao leitor para apresentação de outros tantos exemplos que ilustram tal fenômeno, sugerindo, desde já, a analogia da troca de nomes e da despedida com a lógica da economia do dom.

**Bruno** – Qual que é o seu nome?

**B.** – B. O seu?

**Bruno** – Bruno. Valeu, B. Brigadão, cara.

**B.** – Prazer.

**Bruno** – Prazer também. Falou.

**B.** – Bate forte aí (a porta do carro).

**Bruno** – Ah, beleza. Você fecha daí, né?

**B.** – Fecho.

**Bruno** – Tranquilo, então. Obrigado, B. Falou.

Apesar da troca de nomes só ter ocorrido ao final do trajeto, o destino combinado há uns dez minutos já havia sido alterado várias vezes para facilitar o desembarque do carona, o que julgamos ter acontecido devido a uma afinidade desenvolvida entre eles.

**Bruno** – Você vai pegar a Afonso Pena aí?

**B.** – Não.

**Bruno** – A Bahia?

**B.** – Não. Vou descer lá pra Amazonas.

**Bruno** – A Praça Sete tá ótimo, então.

**B.** – Pra onde você vai?

**Bruno** – Pra Faculdade de Direito, ali na João Pinheiro, João Pinheiro com Guajajaras.

**B.** – Te leve lá, não me custa nada.

<sup>4</sup> Instituto de Ciências Exatas.

<sup>5</sup> Rendimento Semestral Global

**Bruno** – Não, mas você tá indo pra onde?

**B.** – Vou ter que pegar um negócio mais tarde lá, então eu posso passar ali na Augusto de Lima e pegar de uma vez.

**Bruno** – Se você tiver apressado aí e quiser ir pro seu destino inicial, na Praça Sete, tá ótimo pra mim, cara.  
(o motorista errou o caminho)

**B.** – Eu não tô morando em Belo Horizonte já tem dois anos, isso aqui mudou tudo agora.

**Bruno** – Aí tá confundindo, né?

O fato de B. ter errado o caminho não fora mero acidente. Belo Horizonte sofreu várias mudanças em um curto intervalo de tempo. No entanto, abordaremos a questão da percepção dos motoristas sobre este fenômeno mais adiante. Prosseguindo com o dar, receber e retribuir ad infinitum, vejamos a despedida na carona concedida por R., estudante de engenharia que vai à FAFICH para descansar:

**Bruno** – Aqui você vai... Ah, tá ali, né, o Viaduto (Santa Tereza), né?

**R.** – É. Vou virar ali.

**Bruno** – Beleza. Ô, qual que é o seu nome?

**R.** – R. Como é que você chama?

**Bruno** – Bruno.

**R.** – Falou, Bruno.

**Bruno** – Ô, brigadão, hein. Quebrou um galho, aí!

**R.** – Nada...

**Bruno** – Falou, obrigado!

Agora a da estreia de P., o estudante de Pedagogia, descontente com o próprio curso, na qual motorista e caroneiro permaneceram conversando com o carro parado no ponto em que as trajetórias de ambos se separariam:

**P.** – Ô, como é que você chama, cara?

**Eduardo** – Eduardo.

**P.** – P. Prazerão, velho!

**Eduardo** – Ó, valeu, P. Qualquer dia que a gente se encontrar pela FAE aí, beleza...

**P.** – Agora nós vamos encontrar. FAE, FAFICH: tudo pertinho.

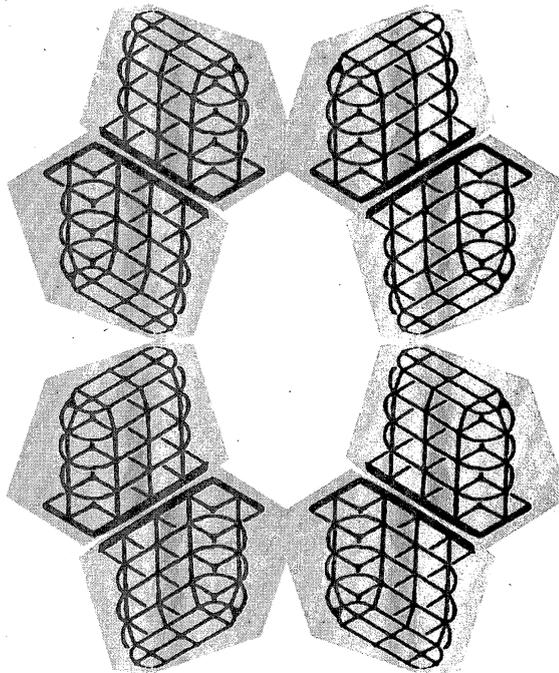
**Eduardo** – É... Boa sorte aí também na Literatura Grega. Acho que você vai fazer uma boa escolha. A gente quando entra no curso, se acaba continuando, chegando até o fim, eu acho que é mais pelo acaso de ter conseguido acreditar naquilo que os professores tavam falando.

**P.** – É verdade, é...

**Eduardo** – Tem muita gente que troca de curso. Com dezoito anos ninguém sabe porra nenhuma da vida, não.

**P.** – [risadas dissonantes até o fim da conversa].

**Eduardo** – É foda, velho. É foda. Eu não sei se você vai concordar comigo, mas enfim... Nem eu sei se eu concordo com isso, mas fica a provocação. Valeu, P., né? Valeu, P.



**P.** – Abração!  
**Eduardo** – Falou!

Nas caronas concedidas pelos professores universitários, Mu., da Música, e P.V., aposentado da UFV, não houve troca de nomes.

Justamente numa carona em que prevaleceu o anonimato, pudemos verificar o que chamaremos de invasão coletiva do privado. Trata-se da carona conseguida no portão de acesso à UFMG pela Avenida Carlos Luz em direção ao interior do campus após o fracasso da tentativa de se conseguir outra carona que nos levasse ao centro da cidade. Na única carona em que pegamos juntos, um carro passou por nós e, sem que percebêssemos, parou antes do quebramolas, buzinou e iniciou um movimento de ré. Ficamos perplexos, num primeiro momento, diante do luxuoso carro de passeio japonês que se apresentou diante de nós. No entanto, quando embarcamos, tudo se explicou: eram dois funcionários de uma concessionária incumbidos da missão de descobrir a causa de um barulho que incomodava o proprietário do veículo. O motorista, que parecia ocupar um cargo mais elevado na empresa em que trabalhava, e o mecânico, que ia no imenso porta-malas do carro, nos disseram que a UFMG era um excelente laboratório de teste para problemas daquela espécie devido a suas ruas de pedra. Segundo o motorista, "isso daqui não é carro pra andar no Brasil, não". Concordamos e, como não fomos capazes de escutar nenhum barulho anormal, comentamos:

**Eduardo** – Frescura de rico. Manda comprar outro logo, então.

**Motorista** – O dono desse carro aqui tem uma Pajero, tem uma Mercedes, tem uma BMW...

Enquanto isso, o motorista, a fim de agilizar o diagnóstico do problema, acelerava intensamente nas subidas e descidas das ruas do campus. Após errar o caminho várias vezes e nem por isso se sentir incomodado, o condutor parou

para que desembarcássemos.

Outro aspecto interessante sobre as caronas é a troca de informações sobre as mais diversas profissões:

**B.** – Eu sou... Eu faço importação de vinhos.

**Bruno** – É mesmo? Que doido! Então você tem a manha de degustar, saber as diferenças aí...

**B.** – É. Na verdade, eu sou degustador, eu faço seleção de vinhos.

**Bruno** – E a galera é muito exigente?

**B.** – Com o quê?

**Bruno** – Pra comprar.

**B.** – É.

**Bruno** – Paga caro pra caralho também, né?

**B.** – Paga, paga caro. Agora que tá começando a ganhar força no Brasil, né?

**Bruno** – Por quê? Aqui não tem muito mercado pra isso não, né?

**B.** – Tem. Só que... É um país pobre, né? População pobre. E vinho, mesmo se ele fosse barato, é caro.

[...]

**Bruno** – E você leva em conta lá o quê, nessa degustação? O cheiro, o gosto, o aspecto físico também...

**B.** – Olha: textura, sabor, riqueza de sabores, qualidade do sabor, que é quase subjetivo.

**Bruno** – É quase subjetivo, né, porque se fosse totalmente não teria nem muita, muito sentido, assim, degustar.

**B.** – É. Só não é subjetivo plenamente porque existem padrões assumidos como ideais. Do que eu gosto você pode não gostar, então qualidade pra mim não é para você. Mas existe uma qualidade padrão.

No caso de Ma., o que constatamos foi uma paixão pelo caráter desafiador de sua profissão:

**Eduardo** – O senhor trabalha com esse negócio de fundição ainda?

**Ma.** – Na realidade eu trabalho com projeto, né? Aí tinha o projeto de fundição e no projeto de mecânica e de estruturas metálicas eu trabalho também. Mas a fundição é um negócio que... Fascinante! Porque é cheio de caixinha de surpresa, entendeu?

**Eduardo** – Ah, é?

**Ma.** – Você nunca sabe se vai dar certo o negócio daquele jeito. Muitas variáveis, né? Você tem que cercar e olhar...

**Eduardo** – Temperatura...

**Ma.** – Núú! Temperatura, ó: temperatura, o projeto do ferramental tem que ser bem feito, e aí vai...

**Eduardo** – Entra, sei lá, o grau de pureza envolvido nas ligas metálicas e tal?

**Ma.** – É, ué.

Isso para não citar um caso interessantíssimo vivenciado em experiências anteriores, quando o motorista, que passava pela UFMG

para ter acesso a Antônio Carlos, após pegar sua tia que estava no Bairro São Luiz, começou a contar sobre sua profissão, nem um pouco usual: criador internacional de pombos-correios para competições de longa distância. O motorista mencionou uma realidade a qual éramos completamente alheios: provas de quinhentos quilômetros de distância, pombos que voam a setenta quilômetros por hora, Conselheiro Lafaiete como pólo de criação, rações alemãs, seleção genética, campeonatos na Tailândia, esporte número um na Bélgica, número dois em Portugal, circuito mundial da categoria, etc. Inadvertidamente, cometemos uma gafe tremenda ao comentarmos que conhecíamos a figura dos pombos apenas como praga urbana. Uns dois segundós de silêncio anteciparam a grave resposta que viria no momento em que o veículo parara no sinal, propiciando que o motorista olhasse para o banco de trás, de onde o comentário havia partido, e dissesse algo mais ou menos assim: "Você vê aqueles mendigos jogados nas calçadas das ruas? Esses pombos que você tá falando são como mendigos, se fôssemos comparar com seres humanos. Os meus pombos são verdadeiros atletas".

Para que nossa pesquisa não esteja sujeita à mesma dinâmica desenfreada e indócil da conversa, ganhando uma vida própria que escape ao nosso controle, façamos um esforço para retomar o fio condutor do trabalho: a carona de Bruno acompanhado por A. e L. As obras na Avenida Antônio Carlos suscitaram vários comentários que nos serviram como instrumentos para a compreensão de diferentes percepções individuais sobre a modificação do espaço urbano.

**A.** – Ô bixo, tá foda esse trem da obra aqui, viu, velho. Mas quando esse negócio ficar pronto...

**L.** – É...

**A.** – Vai ficar do caralho. Só essa liberdade que deu ali atrás já ficou do caralhíssimo.

**L.** – É. Depois dali, onde já terminou a obra, não tem trânsito, não.

**A.** – Ali tá doido demais.

[...]

**L.** – O IAPI<sup>6</sup> não vai demolir, né (risos)?

**A.** – Mas bicho, é bizarro, né véio... você passar no lugar, tipo assim, velho, a gente vive aqui, eu vivo aqui desde moleque! Passar aqui e de repente ter um horizonte diferente, fraga? Olha que loucura! Aí tem tipo um prédio que você nunca viu (risos). Tinha uma outra coisa na frente. Bizarro demais, véio...

**Bruno** – E olha, tem a Cristiano Machado também, a mesma coisa, né? De três anos pra cá mudou completamente. A Lagoinha aí...

**A.** – Em muitos aspectos Belo Horizonte tá muito diferente, velho.

**L.** – Mas isso é normal, as coisas vão mudando...

**A.** – Pô velho, mas nem tanto assim, cara.

**L.** – Uai, quando meu pai era pequeno, a Avenida Uruguaí era um rio.

**A.** – Não, eu entendo, mas pensa pelo

6 Conjunto IAPI (Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários).

nosso ponto de vista: a gente viu o negócio construído, saca? E foi tipo, derrubado. É muito mais bizarro do que o espaço que tinha um rio e virou uma rua, saca? Tipo um lugar que tinha um prédio, virou uma rua (risos)!

**Bruno** - Ah, cara, eu acho mais impactante a mudança do ambiente natural pro urbano, assim. Do urbano pro urbano nem tanto.

**A.** - Nôó...

**Bruno** - Eu acho que marca muito mais as pessoas o rio virar uma rua.

**A.** - Não, eu acho muito mais triste, mas eu acho visualmente mais impactante. Porque a gente tem um conceito de que, tipo assim, né, por mais que o espaço natural seja muito mais do caralho, muito mais bonito, muito mais saudável, muito mais um tanto de coisa, ele é muito mais simples. Ele tá lá, sacou? O prédio não, velho. Foi construído, demorou muito mais tempo para ser construído, nós acostumamos com o prédio. Tipo assim, o prédio ficou feio, caindo aos pedaços, aí de repente demoliram, entendeu? Eu acho isso muito mais impactante. Eu acho muito mais. E olha que eu não gosto de prédio. Até os prédios que são alta tecnologia, blablablá, eu acho feio. Eu acho que a cidade assim, vertical, eu acho feia. Mas eu acho impactante, se um dia eu chegar aqui e não tiver esse prédio do Minas Brasil, saca?

**Bruno** - Mas eu acho engraçado que eu pelo menos vou passar na Antônio Carlos daqui uns três meses e não vou lembrar de nada do que era antes, sabe?

**A.** - Não, eu vou demorar mais tempo.

**Bruno** - Nô, cara. Eu já esqueci o que tinha na beirada da Antônio Carlos ali onde vocês tavam falando que tava mais largo, fraga? É muito rápido...

**A.** - Que isso... Pedê pro cara do ônibus pra eu entrar aí (silêncio durante alguns instantes). Legal, parado no meio da rua e vai virar pra lá (referindo-se a um carro que se encontrava na faixa da esquerda e queria virar à direita).

**L.** - Gente indecisa no trânsito é um problema sério.

**A.** - Olha, velho, eu tenho um lema, velho, eu tenho um lema: eu quero virar pra lá, dá tempo? Não? Foda-se. Vou seguir reto.

**Bruno** - Pega outra rua, né?

**A.** - É, velho. Em algum lugar vai dar pra voltar. Vou parar o trânsito porque eu quero virar?

[..]

**Bruno** - Mas esse trânsito aqui é muito ruim mesmo, muito fodido, tem jeito não...

**A.** - Ô bicho, você sabe o que é o pior? Eu acho que nem é o trânsito...

**Bruno** - Você acha que é mais a postura das pessoas.

**A.** - É, eu acho que é a postura das pessoas.

**Bruno** - Ah, não, cara! Tem carro demais, velho.

**L.** - Não, eu acho que é as duas coisas.

**A.** - Não, eu concordo que tem carro demais, velho, mas, se a galera dirigisse assim mais, vamos dizer, de um modo mais empático, pensando tipo assim: eu não vou foder, não vou fazer isso com o cara porque eu não gostaria que fizessem comigo, eu acho que as coisas seriam melhor, porque realmente tem muito carro, mas muitas vezes você vê rolar um congestionamento e tal...

**Bruno** - Por barberagem, né?

**A.** - Por barberagem, porque um nequinho não quer esperar o outro, sacou?

A. e L. não são as únicas vítimas das inúmeras modificações no espaço da cidade, as quais têm como implicação o desmoronamento de nossos conceitos, para usarmos o mesmo termo empregado por A. Como vivemos num ambiente em que a realidade concreta literalmente é redesenhada todos os dias diante de nossos olhos, todos estamos vulneráveis à perda de referenciais de memória. Nada impede, por exemplo, que o rio que antes corria onde hoje é a Rua Uruguaí seja transformado num rio de asfalto e gente, que entorna pelas ladeiras e entope o meio-fio, tomando emprestadas as palavras de Milton Nascimento e dos irmãos Borges. Nem mesmo os prédios, agora demolidos, que ocupavam as margens da Avenida Antônio Carlos, ou o edifício da Minas Brasil no centro da capital, estão imunes a esse processo, pois, como lembra Lévi-Strauss (1996):

*"para as cidades europeias, a passagem dos séculos constitui uma promoção; para as americanas, a dos anos é uma decadência. Pois não são apenas construídas recentemente; são construídas para se renovarem com a mesma rapidez com que foram erguidas, quer dizer, mal" (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 91).*

Já que nossas memórias não se reconstruem à mesma velocidade com que novos edifícios preenchem o espaço vazio deixado pelos antigos, não nos espanta que o degustador de vinhos B. tenha se perdido no Complexo da Lagoinha por ter se mudado há apenas dois anos para São Paulo. Mas as mudanças nas rotas de trânsito de Belo Horizonte não são as únicas responsáveis pelos enganos dos motoristas. A intensificação da vida nervosa (SIMMEL, 2005), resultante da mudança rápida e ininterrupta de impressões interiores e exteriores, conduz os motoristas das cidades a falsos caminhos. As conversas sobre assuntos triviais talvez surtem como uma tentativa de aliviar essa tensão, transformando

*"a mera agregação isolada dos indivíduos em determinadas formas de estar com o outro e de ser para o outro que pertencem ao conceito geral de interação. A socição é, portanto, a forma (que se realiza*

*de inúmeras maneiras distintas) na qual os indivíduos, em razão de seus interesses — sensoriais, ideais, momentâneos, duradouros, conscientes, inconscientes, movidos pela causalidade ou teleologicamente determinados —, se desenvolvem conjuntamente em direção a uma unidade no seio da qual esses interesses se realizam" (SIMMEL, 2006, p. 60-61).*

É, por exemplo, através de comentários como os que dizem respeito à morte de Michael Jackson que se desenvolve a unidade a que se refere Simmel. Eles servem, também, como um meio de sairmos da mera indiferença em relação ao outro.

**Mu.** – Pensa na morte do Michael Jackson aí, nessa comoção, chega a ser

ridículo, né, rapaz? Agora todo mundo quer falar do cara, você vê que tem muita gente que gostava do cara.

**Eduardo** – Mas só começa a gostar quando ele morre, né?

**Mu.** – Morre e todo mundo começa a falar, quer dizer, tem uma questão sociológica em jogo aí. O cara representa uma coisa ali, né, que tem a ver com o que tava escondido nas pessoas. Na hora que ele morre destampa assim um baú e o nego sai pondo pra fora umas coisas.

E é a esse fluxo contínuo e infinito de informalidades da vida cotidiana, a que, diga-se de passagem, ninguém atribui importância, que devemos a importante tarefa de fundar as bases da sociedade humana.

Submetido em abril de 2010

Aprovado em junho de 2010

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- GOFFMAN, Erving. (1971), *Relations in public: microstudies of the public order*. New York, Basic Books.
- LEVI-STRAUSS, Claude; AGUIAR, Rosa Freire d'. (1996), *Tristes trópicos*. São Paulo, Cia das Letras.
- SENNETT, Richard. (2006), *Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro – São Paulo, Record.
- SIMMEL, Georg. (2006), *Questões fundamentais da sociologia: indivíduo e sociedade*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.
- SIMMEL, Georg. (2005), *As grandes cidades e a vida do espírito*. *Mana – estudos de antropologia social*, 11, 2: 577-591.