

Artigo

Aplicativo Blablacar: uma comunidade de caronas

Mara Beatriz Nunes Gomes*

Marcus Vinicius Spolle**

Resumo

Este trabalho constitui uma pesquisa exploratória com abordagem etnográfica realizada a partir da miniobservação da interação entre usuários da plataforma digital BlaBlaCar. Em seu portal eletrônico, o aplicativo é definido como “o maior app de caronas do mundo. Conectamos pessoas indo para o mesmo destino”. Através dele, durante o intervalo temporal e espacial da carona paga, desconhecidos constroem dinâmicas interpessoais que não aconteceriam sem a intervenção desse mediador digital. Nesse giro, investigou-se a rota Pelotas/RS x Porto Alegre/RS (ida e volta), durante 04 viagens realizadas entre o período de julho de 2018 a dezembro de 2019, abordando a interação entre 11 pessoas, divididas em 04 grupos distintos, com permanência apenas da observadora. O experimento diagnosticou que o aplicativo pesquisado promove socialidade a partir do compartilhamento de experiências entre condutores e caroneiros, ao mesmo tempo em que funciona como uma alternativa de redução de custos no percurso do trajeto desejado. Esse cenário problematiza as fronteiras entre a zona da prestação econômica e o *care*, trazendo para o centro do debate a precificação da vida privada mediada pelo consumo colaborativo, que se intensifica diariamente frente às novas formas de socialização trazidas pela realidade digital.

Palavras-chave: Caronas pagas; Socialização; Consumo.

Blablacar app: a hitchhiking community

Abstract

This work constitutes an exploratory research with an ethnographic approach carried out from the mini-observation of the interaction between users of the digital platform BlaBlaCar. In its electronic portal, the application is defined as “the largest ride app in the world. We connect people going to the same destination”. Through it, during the time and space interval of the paid ride, strangers build interpersonal dynamics that would not have happened without the intervention of this digital mediator. In this tour, the Pelotas / RS x Porto Alegre / RS route (round trip) was investigated, during 04 trips made between July 2018 to December 2019, addressing the interaction among 11 people, divided into 04 different groups, with only the observer remaining. The experiment diagnosed that the researched application promotes sociality through the sharing of experiences between drivers and hitchhikers, at the same time that it works as an alternative to reduce costs along the route of the wanted route. This scenario problematizes the boundaries in the area of economic provision and care, bringing to the center of the debate the pricing of private life mediated by collaborative consumption, which is daily intensified in face of new ways of socialization brought by digital reality.

Keywords: *Carpool paid; Socialization; Consumption.*

* Mestre em Sociologia. Aluna de doutorado no Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Pelotas (UFPel).

** Doutor em Sociologia, docente no Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Pelotas (UFPel).

Investigar as complexidades do ambiente em que se vive requer, para Mills (1969), um esforço de imaginação sociológica, a partir de um estranhamento entre a pesquisa e quem a conduz. Desempenhar tal atividade, em um mundo permeado pela tecnologia e suas realidades digitais, força a novas indagações e reflexões acerca das alterações nas dinâmicas do espaço social. Buscando esquadriñar uma faceta do universo das relações socioeconômicas impulsionadas pelas redes tecnológicas, este trabalho constitui uma pesquisa exploratória¹, com abordagem etnográfica, realizada frente à miniobservação da interação entre usuários/as da plataforma digital BlaBlaCar.

Em seu portal eletrônico oficial o aplicativo BlaBlaCar é definido como “o maior app de caronas do mundo. Conectamos pessoas indo para o mesmo destino, permitindo viagens sem baldeações para qualquer lugar”². Ainda de acordo com seus desenvolvedores, o nome do app é “BlaBlaCar porque quando os membros se inscrevem, eles indicam no seu perfil se são mais 'Bla', 'BlaBla' ou 'BlaBlaBla', de acordo com o quanto gostam de conversar” (BLABLACAR, 2018).

Assim, através do Blablacar, durante o intervalo temporal e espacial da carona paga, desconhecidos estruturam dinâmicas interpessoais que, provavelmente, não aconteceriam sem a intervenção desse mediador digital. Esse cenário de compartilhamento de experiências entre condutores e caroneiros-passageiros, bem como da socialidade³ (PISCITELLI, 2017) construída entre e por eles, desperta olhares acerca das questões econômicas que orbitam em torno dessa atividade das caronas remuneradas.

De origem francesa (GZH, 2020), a plataforma Blablacar chegou ao Brasil em 2015 (G1, 2017), e acabou se consolidando por aqui como um mecanismo voltado ao rateio de viagens de média e longa distância. Para oferecer uma carona no aplicativo, o condutor precisa escolher a opção correspondente e informar os dados da viagem (origem, destino, horário, número de vagas e as cidades do itinerário, inclusive com as eventuais paradas para embarque e desembarque). Na sequência o aplicativo calcula o preço base do roteiro, fator que pode ser alterado pelo usuário (BLABLACAR, 2018), sendo vedada pelas regras da plataforma a obtenção de lucro com as viagens; contudo, são inúmeras as reportagens encontradas em rápida busca na internet que indicam o aplicativo como uma possibilidade para auferir renda extra. Ao caroneiro-passageiro cabe a possibilidade de escolha da carona, observando as vantagens do preço oferecido (o qual segundo as diretrizes da plataforma Blablacar, deve ser inferior ao praticado pelo mercado regular de transporte - ônibus, táxi, etc), e ainda, a pontuação do condutor que oferece a carona. Portanto, aparentemente, há um pouco mais do que apenas socialidade e economia compartilhada nessa dinâmica.

Mobilizado por essa curiosidade, neste artigo investigou-se a rota entre as cidades de Pelotas x Porto Alegre, ambas localizadas no Estado do Rio Grande do Sul (RS), em trechos de ida e volta, durante 04 viagens realizadas no período de julho/2018 a dezembro/2019. A amostra englobou a interação entre 11 pessoas diferentes, divididas em 04 grupos distintos, com permanência apenas da observadora, constituindo um exercício exploratório desenvolvido com amparo de elementos da perspectiva etnográfica frente à “miniobservação” do campo e dos agentes, dentre eles, a pesquisadora-observadora.

O experimento levantou questões sobre a socialidade (PISCITELLI, 2017) que o aplicativo promove, a partir do compartilhamento de experiências entre condutores e caroneiros, ao mesmo tempo em que funciona como uma alternativa de redução de custos no percurso do trajeto

desejado. Esse cenário problematiza as fronteiras entre a zona da prestação econômica e o *care* (ZELIZER, 2011), dentro da perspectiva do cuidado, trazendo para o centro do debate a precificação da vida privada mediada pelo consumo colaborativo (BOTSMAN e ROGERS, 2011), que se intensifica diariamente frente às novas formas de socialização trazidas pela realidade digital.

É importante mencionar que este trabalho representa extrato de pesquisa, em fase de estruturação, que intenciona focalizar, futuramente, em uma etnografia do grupo social formado pelos usuários da plataforma digital de caronas pagas BlaBlaCar, adotando como base de amostra o trecho rodoviário entre as cidades de Pelotas/RS e Porto Alegre/RS. Aliás, no Brasil o RS “virou o mercado queridinho da BlaBlaCar [...] por ser o Estado onde o número de viagens mais cresce”(GZH, 2020), uma espiral ascendente de interesse que foi afetada pela pandemia do COVID-19. Isso porque as recomendações sanitárias de isolamento social impactam diretamente na possibilidade de dividir o mesmo ambiente de respiração durante longos períodos com pessoas desconhecidas dentro de um automóvel. Tal cenário também contingenciou as abordagens exploratórias desta pesquisa, portanto, este ensaio representa uma imersão inicial e preliminar nas discussões sobre economia de mercado mediada pelas relações tecnológicas, abrindo caminho para a futura ampliação estruturada e aprofundada do estudo.

Caminhos metodológicos

Beaud e Weber (2007, p. 10-11) apontam que em sua origem a palavra etnografia significa dar a palavra àqueles que nunca a exercitam. Assim, a etnografia possuiria aptidão para aproximar, sem julgamentos, ponto de vistas distantes, através de um longo trabalho de descrição e interpretação, que reabilita práticas por vezes incompreendidas, tornando mais claras as suas complexidades e revelando a sua densidade.

Cabe destacar que este ensaio possui condições específicas quanto ao conceito de “longa duração de um pesquisador-observador convivendo com a sociedade que ele estuda”, característica apontada por Weber como essencial nos estudos etnográficos (2009, p. 158). As limitações temporais presentes na exposição deste empreendimento observatório, ainda em estruturação, e portanto, apresentado de forma resumida, impõem-se frente à limitação do “ir a campo” (BEAUD e WEBER, 2007), o que implicou em uma reduzida frequência e quantidade das viagens. Foram realizadas mais observações, ao todo, 08, porém, em razão da limitação de diagramação deste artigo, elegeram-se apenas 04 viagens para serem relatadas. Importante mencionar também que a maior parte das observações ocorreu no segundo semestre de cada ano (2018 e 2019) pois as viagens da observadora para a capital ocorrem, geralmente, em razão de compromissos acadêmicos, sendo que tradicionalmente estes costumam ser realizados com maior regularidade no segundo semestre do ano civil.

O campo de pesquisa escolhido foi o trecho rodoviário que liga as cidades de Porto Alegre, capital do RS, e Pelotas, terceiro município com maior população no Estado⁴. O trajeto com 260 km de distância, cujo tempo médio de viagem corresponde a 03h08min⁵, informa a justificativa para esta pesquisa. A rota observada apresenta um fluxo migratório diário com forte presença de trabalhadores e estudantes, conectando as regiões da Capital do RS e da cidade de Pelotas. Ou seja, o cenário empírico é composto por um vívido ambiente onde orbitam diversas dinâmicas interpessoais e socioeconômicas, as quais aguçam o desejo pela realização de uma observação etnográfica, aqui entendida dentro do estatuto do observador como o relato de um percurso (SILVA, 2009).

O miniexercício etnográfico foi desenvolvido em 02 etapas de observação (rumo à capital e retorno ao interior), realizadas no intervalo entre os meses de julho de 2018 a dezembro de 2019, sendo que em 02 dos itinerários percorreu-se na direção Pelotas - Porto Alegre (rumo à capital) e nos outros 02 em sentido inverso (retorno ao interior). Em todas as ocasiões,

em que permaneceu fixa apenas a observadora, os 05 grupos observados eram formados por agentes distintos, totalizando um conjunto de amostra composto por 14 pessoas diferentes.

Os nomes dos participantes foram preservados, com a identificação apenas das letras iniciais (exemplo: Mara Beatriz foi reduzido para MB). Para fins de organização da abordagem, o experimento foi dividido em razão dos trechos percorridos: viagem no sentido Pelotas - Porto Alegre e viagem no sentido Porto Alegre - Pelotas.

A especificidade desta pesquisa exploratória também irradiou efeitos sobre a constituição do diário de campo, elemento do proceder etnográfico que, segundo Weber (2009, p. 158-159), permite que se exerça

plenamente a disciplina etnográfica: deve-se aí relacionar os eventos observados ou compartilhados e acumular assim os materiais para analisar as práticas, os discursos e as posições dos entrevistados, e também para colocar em dia as relações que foram nutridas entre o etnógrafo e os pesquisados e para objetivar a posição de observador. É, pois, o diário de pesquisa de campo que permitirá não somente descrever e analisar os fenômenos estudados, mas também compreender os lugares que serão relacionados pelos observados ao observador e esclarecer a atitude deste nas interações com aqueles.

Dentro desse componente metodológico - o diário de campo - cabe especificar que a partir da rota escolhida construiu-se um minixercício etnográfico frente à “observação direta dos comportamentos culturais” do grupo social pesquisado. O enfoque recaiu sobre os apontamentos produzidos a partir das caronas e que geraram o diário íntimo da observadora: o depósito de humores e sensações da autora (WEBER, 2009). Assim, diário de campo e diário íntimo ganharam o mesmo espaço físico de apontamentos, pois instituiu-se a rotina de registrar as anotações decorrentes das caronas após a realização das mesmas, optando-se por não gravar as conversas entre condutores e caroneiros por 02 motivos, a saber: 1) os participantes apresentaram comportamentos distintos quando informados ou não de que a experiência era objeto de estudo científico⁶; 2) a gravação poderia inibir a interação voluntária e espontânea entre os participantes, e sem a permissão prévia dos interessados não seria ético gravar as conversações.

Esse conjunto de percepções foi arrecadado mediante a censura de “excertos não inteligíveis” (WEBER, 2009), dentro de uma ordem de importância definida a partir dos apontamentos lançados durante a construção deste sucinto exercício etnográfico. Assim, as categorias de observação foram processadas de acordo com a forma que se fizeram presentes nos diálogos estabelecidos durante as caronas, refletindo, portanto, as conversas estabelecidas, o que englobou desde discussões político-partidárias a questões familiares, embaladas por percepções da pesquisadora-observadora em relação ao engajamento e à empatia nas dinâmicas construídas entre os usuários do app observado.

A observadora possui um papel peculiar nesta experiência, pois ao mesmo tempo em que observa também integra o campo pesquisado. *A priori* essa situação poderia comprometer o distanciamento necessário à realização do exercício sob o ponto de vista da reflexividade/autoanálise. A fim de garantir essa atmosfera de distanciamento, na maior parte das observações optou-se por não informar aos usuários do aplicativo que aquela experiência, para além de um carona, também seria objeto de produção científica, pois, conforme explicitado anteriormente, foi detectado um menor nível de engajamento nas conversações quando esse elemento era publicizado. Essa circunstância revelou-se, talvez, como o maior desafio para a efetivação deste empreendimento observatório, à medida em que a colaboração voluntária e espontânea dos participantes era essencial, sendo desinteressante e contraproducente uma experiência em que, por inibição, não houvesse interação entre os caroneiros.

Ainda sobre reflexividade, Beaud e Weber (2007, p. 193) apontam que ela dimensiona o observador-pesquisador a um patamar em que deve analisar o que se passa relacionando-o ao que se faz, sob uma perspectiva de desambientação e distanciamento, frente a uma postura de situar-se, observar e descrever o campo pesquisado (SILVA, 2009). Nesse sentido, apesar da reduzida quantidade e frequência das observações, diante da especificidade da rede de conexões que compõem o campo de pesquisa, a

imersão e proximidade da observadora permitiu uma captação preliminar do formato do grupo social criado pelo aplicativo Blablacar: completos desconhecidos que, durante certo lapso temporal e espacial delimitado pelo percurso da viagem, interseccionam suas vivências construindo dinâmicas interpessoais que provavelmente não aconteceriam sem a intervenção daquele mediador (o app de caronas pagas).

Por sua vez, a discussão teórica inseriu-se em um contexto exploratório⁷, contemplando uma abordagem bibliográfica, articulando os dados levantados em procedimento de leituras seletiva e reflexiva, cuja centralidade problematiza as fronteiras entre a zona da prestação econômica e o *care*. Então, a partir da experiência do aplicativo Blablacar, foi levada ao centro do debate a precificação da vida privada mediada pelo consumo colaborativo, circunstância que se intensifica diariamente frente às novas formas de socialização trazidas pela realidade digital.

Rumo à capital

Julho de 2018

Esta carona contou com 04 participantes: 01 condutora e 03 caroneiros-passageiros, sendo um deles a pesquisadora-observadora. Neste trajeto realizado no final da tarde de um domingo nublado, no mês de julho de 2018, a condutora “AG” saiu de Piratini/RS e parou na estação rodoviária de Pelotas/RS onde embarcaram “L”, “A” e “MB” (a observadora). Os destinos dos tripulantes eram diversos, enquanto “AG” e “L” seguiram até suas residências em Canoas/RS, “A” e “MB” desembarcaram na rodoviária de Porto Alegre/RS em razão de compromisso profissional na manhã seguinte na Capital.

A partir dos diálogos ocorridos durante a viagem surgem alguns indicativos sobre os perfis dos tripulantes, esquadrihados nos seguintes termos:

- “AG”: a condutora. mulher, de trinta e poucos anos de idade, branca, natural de Piratini/RS (aliás, na viagem retornava de uma visita a familiares), com ensino superior e atuação na área da saúde, morando em Canoas e trabalhando na grande Porto Alegre/RS. Narrou que faz uso do aplicativo para dividir os custos da viagem e também para conversar e assim evitar o constante sono que sente quando dirige por muitas horas seguidas. Demonstrou interesse por alimentação saudável, musculação, reprogramação mental e música sertaneja. Não relatou vínculos matrimoniais ou presença de filhos.

- “L”: Passageiro. Homem de trinta e poucos anos de idade, branco, nascido em Pelotas e morador de Canoas, cidade onde frequenta a faculdade na área de exatas com bolsa do PROUNI⁸ (não informou o nome do curso). Relatou que usa frequentemente o BlaBlaCar para pegar carona no trajeto, seja na ida ou na volta. Informou ser casado e também ter tido um casamento anterior, que resultou em 01 (um) filho e ambiente conturbado com a ex-mulher. Esse caroneiro também narrou dificuldades de adaptação no atual casamento, pois a sua companheira não compreenderia a prioridade das metas profissionais por ele traçadas. Beneficiário de auxílio-doença em razão de acidente que resultou em sequelas de mobilidade, “L”, que ambiciona ser professor universitário e estudar no exterior, mostrou-se refratário à universidade pública e ao funcionalismo público em geral.

- “A”: Passageira. Mulher de quarenta e poucos anos de idade, negra, funcionária pública com residência em Pelotas/RS e usando o aplicativo pela primeira vez. Não desenvolveu maiores reações de interação com o grupo, exceto a contrariedade quanto a alguns apontamentos formulados por “L” - por exemplo, reclamações sobre a negligência da ex-mulher na educação do filho, a suposta superioridade sociocultural dos gaúchos que moram na região da Serra, críticas à criação pela Universidade Federal Pelotas (UFPel) de vagas para imigrantes, entre outros pontos de divergência discursiva.

- “MB”: a observadora e passageira. Residente em Pelotas/RS, mulher, 32 anos de idade, estudante do mestrado em Sociologia na UFPel e funcionária pública, que utilizou o BlaBlaCar pela primeira vez nessa viagem. Assim como “A”, demonstrou contrariedade aos discursos críticos formulados por “L”, tendo optado pelo silêncio durante a maior parte do trajeto.

A interação durante a carona foi restrita, pois o diálogo ficou reduzido às seguintes duplas: “AG” e “L”, respectivamente, condutor e carona do banco da frente; “A” e “MB”, sentadas no banco de trás. Tal divisão nos diálogos ocorreu desde o início da viagem, quando “A” e “MB” optaram por ouvir música no celular dividindo um fone de ouvido, pois não se sentiram contempladas com os indicativos políticos inicialmente esboçados por “L” e com a trilha sonora escolhida por “AG” (sertaneja).

Houve um ponto de controvérsia em que “A” e “MB” expressaram enfaticamente contrariedade às críticas feitas por “L” ao sistema de acesso afirmativo criado pela UFPel em favor de imigrantes. Nesse momento “L” mudou de assunto e passou a abordar os problemas que enfrentaria com a ex-mulher em relação à educação do filho, que mora com ela. No desembarque na rodoviária de Porto Alegre “AG” mencionou o interesse em dividir nossas caronas, já “A” e “MB” mencionaram, uma para a outra, sentirem-se mais leves por não estarem mais na presença de “L”.

Setembro de 2018

Nesta carona estavam presentes 03 caroneiros: 01 condutora e 02 caroneiros-passageiros, sendo um deles a pesquisadora-observadora. Na manhã de uma sexta-feira do mês de setembro de 2018, “T” deu início à viagem Pelotas/RS x Porto Alegre/RS, buscando “MB” (a observadora) em seu endereço residencial e, na sequência, fazendo baldeação na rodoviária de Pelotas/RS para o embarque de “F”. Com todos os caroneiros residindo em Pelotas/RS, o destino final da carona era a capital do RS, com ponto de desembarque inicialmente estabelecido no terminal rodoviário de Porto

Alegre/RS, o qual foi alterado apenas pelo desembarque de “T” nas proximidades desse local. As conversas estabelecidas durante a carona permitiram alguns apontamentos sobre os caroneiros:

- “T”: a condutora. Mulher, na faixa dos 50 anos de idade, branca, aposentada. Separada e com filhos já adultos, “T” divide seu tempo entre Pelotas/RS e o litoral do RS, local em que também possui moradia, sendo que na cidade pelotense, mais para passar o tempo, comercializa cestas de café da manhã. “T” é usuária frequente do Blablacar, geralmente na condição de condutora, e fez muitos elogios ao app, ressaltando que calcula o preço das caronas tomando por base apenas os custos da viagem (combustível e pedágios), pois, segundo ela, o seu maior interesse é compartilhar o tempo durante as viagens, conversando e conhecendo pessoas. Declarou que inclusive já fez amizades pelo app e possui pessoas que viajam frequentemente com ela. “T” possui um perfil comunicativo interessante, correspondente com a sua declaração acerca do interesse em utilizar o app para conversar e conhecer pessoas.

- “F”: Passageiro. Homem, na faixa dos 30 anos de idade, branco, fisioterapeuta e estudante de pós-graduação em instituição de ensino superior na capital gaúcha. Declarou que costuma utilizar o aplicativo como passageiro e geralmente em viagens para Porto Alegre/RS, a fim de se deslocar de modo mais econômico, pois precisa ir com frequência quinzenal para a capital em virtude do seu curso de pós-graduação (especialização na área da Saúde). Não comentou muitos detalhes sobre a sua vida privada, embora tenha participado de modo engajado da conversa.

- “MB”: a observadora e passageira. Residente em Pelotas, na faixa dos 30 anos de idade, negra, estudante do mestrado em Sociologia na UFPel e funcionária pública. Foi o quarto uso do aplicativo e novamente como caroneira.

A dinâmica da carona foi bastante comunicativa, sobretudo porque se desenvolveu às vésperas do primeiro turno das eleições presidenciais de 2018. Após “T” sondar se todos os caroneiros a bordo estavam no mesmo campo

político-partidário, o que aliviou o clima de eventuais tensionamentos, iniciou-se uma conversa demarcada pelos temores que circundavam os pensamentos dos caroneiros frente ao possível resultado do pleito que se avizinhava. Mas para além desse elemento, também fizeram parte do diálogo trocas de informações sobre perspectiva religiosa, planos futuros e lazer. Com o caminho para a conversa mais fluido, foi possível até mesmo parar em um restaurante na beira da rodovia, local onde os caroneiros fizeram um breve café da manhã.

Retorno ao interior

Setembro de 2018

Nesta viagem realizada no meio da tarde de uma sexta-feira chuvosa do mês de setembro de 2018, o trajeto contou com 03 caroneiros: 01 condutora e 02 caroneiros-passageiros, sendo um deles a pesquisadora-observadora. O condutor “M” saiu de Florianópolis/SC com destino final a Jaguarão/RS, parando na estação rodoviária de Porto Alegre/RS, onde embarcaram “W” e “MB” (a observadora), ambos com destino final em Pelotas/RS. Os diálogos estabelecidos durante a viagem permitem algumas considerações sobre os caroneiros:

- “M”: o condutor. Homem, 37 anos de idade, branco, oriundo de Jaguarão /RS e atualmente residindo em Palhoça/SC, vive do comércio de automóveis, trazendo carros de SC para vender no RS, motivo pelo qual realiza o percurso da viagem rotineiramente, tanto ofertando quanto pegando caronas. “M” está no segundo casamento e não pretende ter mais filhos, além do único filho que já possui, fruto da sua primeira união. Padrasto de um menino de colo, acredita que a mãe, sua atual companheira, flexibiliza demais a educação da criança e por isso tenta corrigir essa falha. Falante e comunicativo, “M” relatou situações curiosas como a do dia em que pegou carona no BlaBlaCar com condutor que resolveu parar em um posto de

gasolina para consumir substâncias entorpecentes (“M” relatou que não participou dessa empreitada), e outras inclusive mais perigosas, como o episódio em que teve dinheiro furtado da carteira por um caroneiro, nas palavras de “M”, um homem que se apresentou bem vestido e de bom trato.

- “W”: Passageiro. Homem, 37 anos de idade, branco, professor universitário da rede privada na área da computação, trabalha e reside metade da semana em Pelotas e a outra metade em Porto Alegre, motivo pelo qual usa o aplicativo frequentemente, seja como condutor ou caroneiro. Casado e pai de três crianças, com mães distintas, manifestou o desejo de ter mais um filho, ressaltando que o filho caçula é o seu “xodó”. Assim como “M”, também acredita que as mães tendem a ser mais flexíveis na educação dos filhos e que isso é prejudicial para o desenvolvimento da criança. “W” fez mestrado em uma universidade federal, porém desistiu do ambiente acadêmico na esfera pública em razão do acirrado clima de rivalidade entre os integrantes desse universo, embora ambicione retornar à rede federal de ensino, em que lecionou por 02 (dois) anos na condição de professor substituto.

- “MB”: a observadora. Residente em Pelotas, mulher, na faixa dos 30 anos de idade, negra, estudante do mestrado em sociologia na UFPel e funcionária pública. Foi o segundo uso do aplicativo e novamente como caroneira.

Nesta carona houve considerável interação entre os tripulantes, pois mesmo “W” sentando no banco da carona na frente e “MB” no banco traseiro, o perfil comunicativo de “M” foi decisivo para o desenvolvimento da conversa que envolveu a todos durante o trajeto. Essa aura amistosa propiciou inclusive uma parada em um restaurante popular na beira da estrada, onde a pausa para a alimentação forneceu elementos que, talvez, merecessem uma etnografia específica, essa apenas para abordar as relações que se estabelecem em locais como aquele, de encontro de viajantes às margens das rodovias.

Dezembro de 2019

Nesta carona estavam presentes 04 pessoas: 01 condutora e 03 caroneiros-passageiros, sendo um deles a pesquisadora-observadora. O trajeto realizado ao final da tarde de uma segunda-feira do mês de dezembro de 2019, saiu da rodoviária de Porto Alegre/RS, possuindo como destino final a cidade de Rio Grande/RS, com baldeação em Pelotas/RS, para desembarque de “G” e “MB”, a observadora. Logo que os caroneiros se encontraram no ponto de encontro, a condutora “AN” perguntou se alguém gostaria de revezar a direção, pois a viagem, para ela, seria longa, visto que além das 03h até Pelotas/RS, também teria que dirigir por mais 01h para chegar, finalmente, em Rio Grande/RS. “G” se habilitou para revezar a direção, e apesar de não ter dirigido carro automático até aquela ocasião, saiu da Porto Alegre/RS já guiando o veículo. “AN” retomou a direção do veículo, dentro do planejamento acordado entre ela e “G”, após uma parada rápida para um lanche em um paradoro à beira da rodovia, realizada quando a viagem já possuía umas 02h e 30min de duração.

Nesta viagem foi revelado que a experiência da carona era observada para fins de elaboração de estudo⁹. Esse fator limitou a interação nesta carona, mas apesar disso, com base nos diálogos efetivados durante a viagem, os perfis dos tripulantes podem ser estruturados da seguinte forma (ainda que sucintamente):

- “AN”: a condutora¹⁰. Mulher, trinta e poucos anos de idade, branca, residente em Rio Grande/RS. Costuma utilizar com frequência o app, principalmente oferecendo caronas, pois busca reduzir os custos das viagens. Esforçada em manter uma viagem agradável, costuma perguntar sobre as preferências musicais dos passageiros a fim de escolher a trilha sonora.

- “G”: Passageiro. Homem, faixa dos vinte de idade (quase trinta), branco, estudante, residente em Pelotas/RS. Declarou que usa o Blablacar geralmente na condição de caroneiro-passageiro, mas que não utiliza o aplicativo com muita frequência.

- “R”: Passageiro. Homem, na faixa dos vinte e poucos anos de idade, advogado, residente em Rio Grande/RS. “R” sentou no banco de trás ao lado de “MB”, e passou boa parte da viagem descansando e/ou ouvindo música no celular, tendo feito pequenas intervenções durante a conversa. Nesses intervalos declarou ser pai de um bebê de colo, possuir interesse em livros do Augusto Cury, inclusive trazia consigo exemplar de um livro desse autor.

- “MB”: a observadora e passageira. Residente em Pelotas, mulher, 33 anos de idade, negra, estudante do mestrado em Sociologia na UFPel e funcionária pública. Costuma usar o app na condição de caroneira nos deslocamentos entre Pelotas/RS x Porto Alegre/RS (e vice-versa), além de observar a experiência com a finalidade de produzir estudo sobre as interações desenvolvidas a partir do Blablacar.

Nesta experiência não foi possível traçar maiores considerações sobre o caráter comunicativo dos caroneiros, pois, conforme anunciado anteriormente, o compartilhamento da informação sobre a realização do estudo pode ter impactado na dinâmica dos diálogos e/ou na interação que os participantes regularmente desenvolvem nesse ambiente.

Caronas e um pouco mais

A plataforma Blablacar traz como abordagem a proposta de uso compartilhado do automóvel, sob o viés de uma estratégia de *marketing* ancorada na conversação entre caroneiros (condutores e passageiros), apresentando as caronas pagas como uma alternativa de redução de custos para o deslocamento no trajeto desejado.

E nesse sentido, ao compulsar os dados das observações realizadas, compreende-se que o app cumpre esse propósito, a partir das declarações dos usuários ouvidos e também a partir da experiência percebida pela observadora-pesquisadora. Ainda que a pesquisa seja exploratória, com poucos registros, as observações realizadas evidenciaram que os usuários do app, geralmente, desenvolvem dinâmicas de socialização durante o intervalo

temporal das caronas, havendo relatos inclusive da transposição desse espaço com o desenvolvimento de relações pessoais entre os caroneiros.

Contudo, a plataforma, na condição de agente que comercializa um serviço, também visa ao lucro. Após um período totalmente gratuito no Brasil, a partir de 2018 o app passou a ter um plano de assinatura pago (G1, 2017), que oferece vantagens dentro da plataforma quando comparado com o acesso gratuito, o qual continua a existir. Mais recentemente, agora em 2020, após algumas parcerias experimentais, o Blablacar passou a vender a passagens de ônibus¹¹. Assim, além das caronas pagas, a plataforma também está operando como *marketplace* de passagens de ônibus intermunicipais e interestaduais, com a venda de bilhetes de inúmeras empresas no Brasil, mediante uma taxa de conveniência pela intermediação da negociação, em atuação similar às outras plataformas de comércio de passagens terrestres.

E sob o ponto de vista dos caroneiros que utilizam o aplicativo o elemento econômico também não passa despercebido. Nesse sentido, é importante observar que a proposta de caronas pagas, mediante "utilização coletiva de um bem" (BASTOS e PATRIOTA, 2017), pode ser inserida em uma perspectiva de ressignificação do consumo. Outros olhares podem visualizar as caronas pagas do Blablacar na modalidade de consumo colaborativo, conceito definido por Botsman e Rogers (2011, p. 53) como “um novo mecanismo econômico e social promissor que começa a equilibrar as necessidades individuais com as das nossas comunidades e as do planeta”. Ao referirem-se a essa concepção quase hegemônica de consumo colaborativo/economia compartilhada, Andrade e Pinto (2014, p. 2) caracterizam esse evento como “um sistema em que as pessoas dividem recursos sem perder liberdades pessoais apreciadas e sem sacrificar seu estilo de vida.”

Contudo, não é possível encerrar o funcionamento dessa dinâmica apenas nessa ótica. Assim, ainda no giro de discussão sobre a mercantilização das atividades privadas, a dinâmica das caronas pagas

conduz a diálogos sobre os limites entre as esferas do pessoal e do econômico. Tal dualidade permeia esse tipo de interação em que há dificuldade de se traçar uma zona limítrofe entre esses campos, acionando para o debate as relações de *care*, as quais segundo Zelizer (2011, p. 380), incluem “qualquer tipo de atenção pessoal, constante e/ou intensa, que visa melhorar o bem-estar daquela ou daquele que é seu objeto. Assim, pode-se definir um leque de “atenções pessoais constantes e/ ou intensas”.

Contudo, o experimento trouxe indicativos que abrem potencialidade para algumas ponderações sobre o consumo colaborativo que permeia as caronas pagas, um mecanismo da lógica do capitalismo moderno (BARROS e PATRIOTA, 2017) que se percebe, talvez, como integrante da fronteira limítrofe entre as zonas da socialização e da transação econômica. As dinâmicas sociais e econômicas desenvolvidas entre condutores e passageiros do aplicativo pesquisado articulam-se intensamente no hiato temporal de duração das caronas remuneradas, construindo “intercâmbios diferenciados” que possivelmente não aconteceriam sem a intermediação daquela ferramenta digital (o Blablacar).

Esse ambiente potencializa a discussão sobre as relações de *care*, identificando os aplicativos como o Blablacar na condição de ferramentas de compartilhamento do consumo que se desenvolvem a partir da interação pessoal (interconhecimento), numa perspectiva que ressignifica o ato de consumir, transportando-o para uma perspectiva que se desloca do “ter” para o “compartilhar” (BARROS e PATRIOTA, 2017).

Ainda sobre o tema do consumo colaborativo, Markus e Orsi (2016, p. 119) pontuam que esse ato deve envolver “benefícios para ambas as partes do processo, além de tornar os cidadãos ativos em grupos e na sociedade.” Mas, de fato, nas caronas pagas, todos ganham? Em qual plano fica a socialização e a relação de cuidado dessa atividade diante da inserção do caráter monetário da transação econômica?

Frente a esses questionamentos compreende-se que não é possível sublimar a influência do dinheiro nas relações travadas entre os atores - caroneiros - no contexto das caronas pagas, e tampouco categorizá-las exclusivamente sob o prisma das relações de *care*, pois não se está observando apenas a dimensão de sociabilidade ou a dimensão econômica: examinam-se as caronas e um pouco mais.

Considerações Finais

Neste miniexercício etnográfico que se debruçou sobre as dinâmicas interpessoais entre condutores e caroneiros-passageiros no eixo territorial entre Pelotas/RS e Porto Alegre/RS não foi possível catalogar o perfil detalhado dos agentes que utilizam o aplicativo BlaBlaCar (e esse também não era o propósito do trabalho). De acordo com as informações disponibilizadas no sítio eletrônico do aplicativo Blablacar, esse sistema de caronas pagas se propõe a interligar condutores de veículos/motoristas e passageiros/caroneiros interessados em compartilhar os custos das viagens, geralmente em percursos intermunicipais e/ou interestaduais, conforme identificado nas falas dos agentes deste extrato inicial de pesquisa.

Nesse contexto, a análise evidenciou que, ao mesmo tempo em que partilham vivências e momentos (socialização), condutores e passageiros rateiam os custos das viagens, obtendo assim uma economia no custeio do percurso desejado (transação econômica). Porém, esses eventos de compartilhamento das caronas remuneradas não podem ser observados apenas na dimensão econômica, pois uma das propostas de uso do aplicativo, que traz em uma sua identificação um signo relativo à conversação (“blabla”), consiste justamente na estimulação e no fomento das interações entre caroneiros.

Assim, mobilizados por essas perspectivas exploratórias desta “minietnografia”, na continuidade da pesquisa sobre as caronas pagas do Blablacar, intenciona-se adensar o olhar sobre as dinâmicas relativas a esse

tipo de consumo colaborativo mediado pela inovação tecnológica; porém, sem a intenção de adjetivar de boa ou má essa precificação da vida privada, mas no sentido de observar de que modos essas relações funcionam (ZELIZER, 2011).

Mara Beatriz Nunes Gomes é mestre em Sociologia e aluna de doutorado no Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Pelotas (UFPel).

Contato: mbng.adv@gmail.com

Marcus Vinicius Spolle é doutor em Sociologia e docente no Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Pelotas (UFPel).

Contato: sociomarcus@gmail.com

Artigo recebido em: 07-12-2020

Aprovado em: 01-02-2021

Como citar este texto: GOMES, Mara Beatriz Nunes; SPOLLE, Marcus Vinicius. Aplicativo Blablacar: uma comunidade de caronas. **Perspectivas Sociais**, Pelotas, vol. 06, nº 01, p. 190-211, 2020.

Referências

ANDRADE, H. G. C., PINTO, M. R. O que é meu é seu ?! – Seria o Consumo Colaborativo uma Inovação Social? *In: VII Encontro Nacional de Estudos do Consumo*, Rio de Janeiro, RJ, 24 set. 2014.

BEAUD, Stéphane. WEBER, Florence. **Guia para a pesquisa de campo: produzir e analisar dados etnográficos**. BRASIL, 2007, Editora: Vozes, p. 9-16 e 191-205.

BARROS, A. C. P.; PATRIOTA, K. R. M. P. Consumo colaborativo: perspectivas, olhares e abordagens para um conceito em construção. **Signos do Consumo**, São Paulo, v. 9, n. 2, p. 4-15, jul./dez. 2017.

BLABLACAR. **Portal eletrônico**. Disponível em: <https://www.blablacar.com.br/how-does-car-sharing-work>. Acesso em: 06 set. 2018.

BOTSMAN, R.; ROGERS, R. **O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo**. São Paulo: Bookman, 2011.

CLIO.HISTÓRIA. Κλειώ.Ιστορία. **Modelo para o relato etnográfico 2º ano**. Disponível em: <https://cliohistoria.wordpress.com/2011/11/19/5/>. Acesso em 06 set. 2018.

G1. Pequenas Empresas & Grandes Negócios. **BlaBlaCar vai começar a cobrar assinatura por caronas**. 07 dez. 2017. Disponível em: <https://revistapegn.globo.com/Startups/noticia/2017/12/blablacar-vai-comecar-cobrar-assinatura-por-caronas.html>. Acesso em 30 dez. 2020.

GZH. Economia Compartilhada. Marta Sfredo. 10 mar. 2020. **Por que o RS virou queridinho do BlaBlaCar, sistema de caronas de origem francesa**. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/marta-sfredo/noticia/2020/03/por-que-o-rs-virou-queridinho-do-blablacar-sistema-de-caronas-de-origem-francesa-ck7md7w0g035k01oaob0egqv0.html>. Acesso em 30 dez. 2020.

MARKUS, K.; ORSI, D. F. O. Um Estudo do Consumo Colaborativo no Brasil e nos Estados Unidos da América . **Revista Organizações em Contexto**, v. 12, n. 24, p. 117-129, 2016.

MATTAR, Fauze Najeb. **Pesquisa de marketing: metodologia, planejamento**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2005. v. 1, p. 85.

MILLS, Wright C. **A imaginação sociológica**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1969.

PISCITELLI, Adriana. “#queroviajarsozinhasemmedo”: novos registros das articulações entre gênero, sexualidade e violência no Brasil. **Cad. Pagu, Campinas**, n. 50, 175008, 2017. Disponível em:

http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-83332017000200309&lng=pt&nrm=iso. Acesso em 12 ago. 2019.

SILVA, Hélio R. S. A situação etnográfica: andar e ver. **Horizontes Antropológicos**. vol.15 no.32 Porto Alegre July/Dec. 2009. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832009000200008&lng=pt&tlng=pt. Acesso em 09 set. 2018.

WEBER, Florence. Uma entrevista, uma revista o íntimo, ou que censurar seu diário de campo ?. **Horizontes Antropológicos**. Porto Alegre, v. 15, n. 32, p. 157-170, dez. 2009. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832009000200007. Acesso em 09 set. 2018.

TechTudo. Emanuel Reis. **Blablar: o que é e como funciona o aplicativo de caronas?**, 14 mar. 2020. Disponível em: <https://www.techtudo.com.br/listas/2020/03/blablar-o-que-e-e-como-funciona-o-aplicativo-de-caronas.ghtml>. Acesso em 30 dez. 2020.

ZELIZER, Viviana. A economia do care. **Civitas - Revista de Ciências Sociais**, [S.l.], v. 10, n. 3, p. 376-391, fev. 2011. ISSN 1984-7289. Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/civitas/article/view/8337>. Acesso em 29 ago. 2019.

¹ A pesquisa exploratória propõe-se a uma maior aproximação entre o pesquisador e o tema ou problema de pesquisa, motivo pelo qual é mais “apropriada para os primeiros estágios da investigação quando a familiaridade, o conhecimento e a compreensão do fenômeno por parte do pesquisador são, geralmente, insuficientes ou inexistentes” (MATTAR, 2005, p. 85).

² Fonte: BLABLACAR, **portal eletrônico**. Disponível em: <https://www.blablar.com.br/how-does-car-sharing-work>. Acesso em: 06 set. 2018.

³ Piscitelli (2017, p. 3) dialoga com socialidade a partir do “sentido outorgado a essa noção por Marilyn Strathern (1988), como criação e manutenção das relações sociais.”

⁴ Disponível em: <http://diariodamanhapelotas.com.br/site/pelotas-e-a-terceira-cidade-com-maior-populacao-no-estado/>. Acesso em: 25 set. 2019.

⁵ Fonte: Portal Distância entre cidades. Disponível em: http://www.distanciasidades.com/distancia-pelotas-porto_alegre-37274.html. Acesso em: 14 de setembro de 2018.

⁶ Essa circunstância, a ciência dos participantes quanto à realização da pesquisa, será debatida mais adiante em conjunto com a questão da autoanálise da pesquisadora-observadora em campo.

⁷ A pesquisa exploratória propõe-se a uma maior aproximação entre o pesquisador e o tema ou problema de pesquisa, motivo pelo qual é mais “[...] apropriada para os primeiros estágios da investigação quando a familiaridade, o conhecimento e a compreensão do fenômeno por parte do pesquisador são, geralmente, insuficientes ou inexistentes.” (MATTAR, 2005, p. 85)

⁸ O Programa Universidade para Todos (PROUNI) oferece “bolsas de estudo integrais e parciais em cursos de graduação e sequenciais de formação específica, em instituições de ensino superior privadas [...]”, na contrapartida de “[...] isenção de tributos àquelas instituições que aderem ao Programa.” Assim, o PROUNI focaliza em “estudantes egressos do ensino médio da rede pública ou

da rede particular na condição de bolsistas integrais, com renda familiar per capita máxima de três salários mínimos”. Disponível em: <http://prouniportal.mec.gov.br/o-programa>. Acesso em: 20 ago. 2019.

⁹ Em outra observação realizada em 2018, e que não foi incluída na amostra deste artigo em razão do tamanho da diagramação, também foi informado aos caroneiros que a experiência constituía objeto de estudo científico, circunstância que impactou a dinâmica dos diálogos, limitando a interação entre os participantes.

¹⁰ Embora “AN” e “G” tenham se revezado na condução do veículo, utilizou-se o termo condutora apenas para “AN”, pois ela é a responsável pela carona junto à plataforma do Blablacar.

¹¹ Fonte: <https://gizmodo.uol.com.br/blablacar-passagens-onibus-internet/>. Acesso em: 30 dez. 2020.