UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

IGOR MONTEIRO SILVA

O MUNDO NÃO É TÃO GRANDE: UMA ETNOGRAFIA ENTRE VIAJANTES "INDEPENDENTES" DE LONGA DURAÇÃO

FORTALEZA
2015

IGOR MONTEIRO SILVA

O MUNDO NÃO É TÃO GRANDE: UMA ETNOGRAFIA ENTRE VIAJANTES "INDEPENDENTES" DE LONGA DURAÇÃO

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Sociologia. Área de concentração: Sociologia.

Orientadora: Profª Drª. Irlys Alencar Firmo Barreira.

FORTALEZA

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca de Ciências Humanas

S58m Silva, Igor Monteiro.
O mundo não é tão grande: uma etnografia entre viajantes "independentes" de longa duração. / Igor Monteiro Silva. – 2015.
241 f. : il. color., enc. ; 30 cm.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Departamento de Ciências Sociais, Programa de Pós-graduação em Sociologia, Fortaleza, 2015.
Área de concentração: Sociologia.
Orientação: Profa. Dra. Irlys Alencar Firmo Barreira.

1. Viagens ao redor do mundo. 2. Viagens. 3. Viajantes. 4. Etnografia. 5. Antropologia – Pesquisa. 6. Cultura e Turismo. 7. Turismo. I. Título. II. Barreira, Irlys Alencar Firmo, orientadora. III. Universidade Federal do Ceará. IV. Programa de Pós-graduação em Avaliação de Políticas Públicas. V. Mochileiros. VI. Backpackers.

CDD 910.41

IGOR MONTEIRO SILVA

O MUNDO NÃO É TÃO GRANDE: UMA ETNOGRAFIA ENTRE VIAJANTES "INDEPENDENTES" DE LONGA DURAÇÃO

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Sociologia. Área de concentração: Sociologia.

Aprovada em: ___/___/_____.

BANCA EXAMINADORA

_____

Profª. Drª. Irlys Alencar Firmo Barreira (Orientadora)

Universidade Federal do Ceará (UFC)

_____

Prof. Dr. Alexandre Fleming Câmara Vale

Universidade Federal do Ceará (UFC)

_____

Profª. Drª Glória Maria dos Santos Diógenes

Universidade Federal do Ceará (UFC)

_____

Prof. Dr. Paulo Henrique Novaes Martins de Albuquerque

Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)

_____

Prof. Dr. Alexandre Almeida Barbalho

Universidade Estadual do Ceará (UECE)

Este trabalho é dedicado aos meus pais, Casemiro e Norah, pelos exemplos de competência, compromisso, firmeza e, sobretudo, por todo amor cultivado ao longo de nossas vidas. Dedico este trabalho, também de maneira muito especial, à Lídia, minha esposa, por todo o amor, estímulo e compreensão que marcam nossa relação. E ao meu irmão Caio: sempre meu companheiro, sempre meu ombro amigo.

AGRADECIMENTOS

> “Marco Polo descreve uma ponte, pedra por pedra.
> – Mas qual é a pedra que sustenta a ponte? – pergunta Kublai Khan.
> – A ponte não é sustentada por esta ou aquela pedra – responde Marco –, mas pela curva do arco que estas formam.
> Kublai Khan permanece em silêncio, refletindo. Depois acrescenta:
> – Por que falar das pedras? Se só o arco me interessa.
> Polo Responde:
> – Sem as pedras o arco não existe.”
>
> (Ítalo Calvino, As cidades invisíveis).

Esta pesquisa não teria sido realizada sem os diversos afetos, auxílios, ajudas e contribuições mobilizados por um grande número de pessoas especiais: pessoas que tive a oportunidade de conhecer na “estrada” e, igualmente, pessoas que já faziam parte do que entendo por “casa”. Assim, gostaria de fazer um sincero agradecimento:

Profª. Drª. Irlys Barreira, minha orientadora, pela condução suave e ao mesmo tempo muitíssimo competente desse processo. Muito obrigado por toda sua disponibilidade e estímulo, por todas as sugestões e ensinamentos, por toda a oportunidade, confiança e trabalho conjunto.

Ao Prof. Dr. Alexandre Fleming Câmara Vale, por participar da banca examinadora desta tese, mas – principalmente – por todos os ensinamentos e oportunidades oferecidos ao longo dos últimos anos. Muito obrigado pela preciosa interlocução.

Profª. Dr.ª Glória Diógenes, por compor a banca examinadora desta tese, mas – igualmente – por ser uma preciosa interlocutora, sempre disponível a dialogar, sempre oferecendo uma palavra estimulante. Sou muito grato por todo seu carinho e acolhida, nestas e em outras terras.

Ao Prof. Dr. Alexandre Barbalho, por também participar como membro examinador da banca desta tese. Muito obrigado pelo aberto diálogo, pelo interesse em ouvir minhas histórias, por toda motivação.

Ao Prof. Dr. Paulo Henrique Martins, por aceitar participar da banca examinadora deste trabalho. Obrigado pelas, certamente, valiosas contribuições e sugestões.

Gostaria de fazer um agradecimento especial ao Prof. Dr. José Machado Pais, pela afetuosa acolhida no Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa e, sobretudo, pela constante interlocução, pelo estímulo e preciosas contribuições.

Um agradecimento também especial à Prof.ª Dr.ª Andréa Borges Leão, pelas importantes contribuições durante o processo de qualificação deste trabalho e pelas ricas indicações e sugestões partilhadas ao longo do curso de doutorado.

Aproveito para fazer um sincero agradecimento a todos os professores do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal do Ceará. Em especial, a César Barreira, Isabelle Braz, Cristian Paiva, Lea Rodrigues, André Haguette, Geísa Mattos e Leonardo Sá.

Um muito obrigado ao Marcos Silva, Herbert Pimentel e Secundo Neto, companheiros de turma de doutorado. Um abraço apertado nos amigos Luiz Fábio, Camila Holanda e Isaurora Martins, por toda interlocução e por todos os momentos de diversão, de boas risadas. Aos meus queridos professores e amigos do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Estadual do Ceará, Gérson Augusto de Oliveira Júnior e Geovani Jacó de Freitas. Aos eternos companheiros: Edén Jenklins, Natália Pinheiro, Mário Henrique Castro e Gilva Freitas.

Um agradecimento mais que especial à Marlene Veras Monteiro, minha amada avó, por toda sua torcida e apoio, por toda sua ajuda e carinho. Às minhas tias Ismênia, Érika e Lena, pela torcida e pelos bons momentos de conversa e entretenimento, juntamente com os tios Marcos, Jorge e Célio. Um obrigado afetuoso aos meus padrinhos, Moura e Fátima, e ao meu querido primo Alexandre. Um agradecimento cheio de carinho aos meus sogros Moacir e Joyce, por toda ajuda e motivação, por todo carinho e acolhida, bem como aos demais membros da família Cunha, em especial: Alexandre, Davi, Iara, Aleuda, Ceição, Eveline, Ester, Camila, Henrique, Paulão e Zé Eduardo.

Aos meus amigos de toda uma vida, sujeitos de amizades sinceras, daquelas que não se abalam mesmo diante da força das enormes distâncias: André Lopes, Janaína Bessa, Thiago Cavalcanti, Michelle Lires, Váldsen Júnior, Andréa Bessa, Douglas Passos, Marília Gondim, Herlon Pinheiro, Samara Passos, José Castelo, Luciana Tavares, Auderi Martins,

Roberta Sá, Tiago Bayma, Aline Cavalcante, Fernando Cavalcanti, Juliana Eller, Bruno Lopes e Samuel Siqueira.

Gostaria ainda de fazer um agradecimento muito sincero ao Centro Cultural Capoeira Água de Beber (CECAB) e a todos os seus membros. O CECAB tornou-se para mim não unicamente um lugar de treino, amizade e companheirismo, apresentando-se igualmente como um espaço de crítica social e trabalho coletivo. Um obrigado especial ao Robério Batista de Queiroz, Mestre "Ratto", com quem venho aprendendo capoeira e muito mais, e ao Prof. João "Roots", por toda acolhida e estímulo. Um abraço grande ao companheiro "Goiaba", responsável pelo CECAB-Portugal.

Agradecimentos carinhosos a todos os membros do grupo de capoeira Nova Aliança, com quem tive o privilégio de treinar durante parte do meu período em Portugal. Sem vocês, certamente, em Lisboa não teria tido tanto prazer. Obrigado por toda a boa recepção e genuína amizade. Abraços e beijos para Pedro "Magoo", Pedro "Doutor", Sara "Magali", Manel "Grego", Lucia "Cigana", Catarina "Cocada", Bastian "Safadinho", Luiz "Pigmeu", Catarina Cardoso, Rodrigo "Pirata", Francisca "Maria do Restelo", Torg Hel e Cláudia Wittenburg.

Em Lisboa, ainda, tive a oportunidade de conhecer outras pessoas que se tornaram muito importantes para a realização deste trabalho e, também, para minha vida. Assim, gostaria de agradecer a Paula Vanina, a Paulinácia, por todo o seu companheirismo, afeto e cuidado durante nossa temporada em terras lusitanas. Muitíssimo obrigado por todos os momentos de estímulo, troca e extrema diversão. E mais, um obrigado enorme por me brindar com a capa desta tese, você é minha artista favorita! Um abraço especial ao amigo Daniel Durante, por todos os momentos de lazer, pelas boas risadas e por toda a ajuda. Outros abraços muito carinhosos para Vítor Sérgio Ferreira, Simone Frangella, Max Rubem, Débora Dias e Thomas Wilcke.

Gostaria de agradecer ao CNPQ e à CAPES por terem concedido as bolsas que permitiram a realização desta investigação, tanto no Brasil como no exterior.

Um muito obrigado à Socorro Martins e ao Aimberê Amaral por todos os esclarecimentos e ajudas durante o curso de doutorado.

Enfim, um agradecimento sincero a todos os viajantes que partilharam comigo suas experiências e narrativas.

“Viajantes sem temor, quantas nobres histórias lemos em vosso olhar profundo como os lastros!

Mostrai em vosso escrínio essas ricas memórias,

Jóias mais raras do que a etérea luz dos astros.

Queremos navegar sem bússola e sem vela! Fazei, para que o tédio o ser não nos afronte, passar em nossos corações, qual uma tela, vossas lembranças com seus quadros de horizonte.

E o que viste? Dizei.”

(Baudelaire, trecho do poema A viagem, em As Flores do Mal).

RESUMO

Viajantes “independentes” de longa duração – conhecidos como backpackers, notadamente, pela indústria turística internacional e como mochileiros, no Brasil – podem ser caracterizados, em linhas gerais, em relação à qualidade não-institucionalizada de sua prática (COHEN, 1972). Eles assumem a organização “independente” de sua viagem, evitando, assim, a compra de “pacotes” e demais mediações próprias das agências turísticas. Ao configurar “independentemente” seus deslocamentos, buscam mobilizar valores como autonomia e flexibilidade, o que os permite, por exemplo, trocar itinerários, desfazer planos e extender sua mobilidade por longos períodos. Saber quem, concretamente, são os sujeitos desses deslocamentos, que posições sociais assumem em suas sociedades de origem, compreender por quais motivos desejam experimentar períodos tão alargados em trânsito, como atribuem sentido a essa forma específica de viajar e como vivenciam o retorno a seus países de origem, são algumas das disposições que conformam os objetivos deste trabalho. Mais claramente, a presente tese tem por objetivo apresentar uma etnografia de viagens “independentes” de longa duração, considerando para tanto o “movimento material”, bem como as “políticas de significado” (CRESWELL, 2006), empreendidas por seus sujeitos. Por “movimento material” deve-se entender os deslocamentos físicos dos viajantes, a maneira “crua”, como define Creswell (2006), de atingir um ponto partindo de outro. Já no que concerne às “políticas de significado”, tem-se como horizonte de reflexão tanto as representações partilhadas pelos sujeitos no que se refere às suas jornadas quanto a prática das mesmas, a experiência do movimento sendo incorporada e valorada individualmente. O que apresenta-se aqui, portanto, é uma pesquisa cuja construção teve como matéria empírica privilegiada as situações concretas de interação, as configurações de relações de troca, de tensão, de conflito, e, igualmente, os momentos de invenção, de criação e de elaboração de discursos presentes em uma – alegada – maneira singular de viajar.

Palavras-chave: Mobilidade. Turismo. Viagens “independentes”. Viagens de longa duração. Backpackers.

ABSTRACT

'Independent' long-term travelers – known as backpackers, especially for the international tourism industry, and as mochileiros, in Brazil – can be characterized, in general, in relation to non-institutionalized quality of your practice (COHEN, 1972). They aim to "independent" organization of your trip, thus avoiding the purchase of "packages" and other mediations from tourist agencies. Producing their movements in a “independent” way, they seek to mobilize values such as autonomy and flexibility, allowing them – for example – change itineraries, break plans and extend their mobility for long periods. Trying to know who, specifically, are the subjects of these displacements, which social positions they assume in their societies of origin, understand for what reasons they wish to experience long periods in transit, how they assign meaning to this particular form of travel and how they experience the return to their countries of origin are some of the questions that make the goals of this work. More clearly, this thesis aims to present an ethnography of "independent" long-term trips, considering for that the 'material movement" and also the “meaning policies"(CRESWELL, 2006) undertaken by its subjects. By "material movement" must understand the physical displacements of travelers, the "raw" way, as defined by Creswell (2006), to reach a point of starting another. In what concerns the "meaning policies," it is thought reflection horizon both representations shared by the individuals in relation to their journeys as the practice of them, the experience of the movement being built and valued individually. So, what presents here it's a research whose construction had as privileged empirical matter the concrete situations of interaction, the exchange ratios settings, tension, conflict, and also moments of invention, creation and drafting speeches gifts in one –alleged – unique way to travel.

Keywords: Mobility. Tourism. “Independent” travels. Long-term travels. Backpackers.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Roteiro de Marc pelo Havaí..... 121
Figura 2 - Roteiro de Marc pela Austrália, Nova Zelândia e Indonésia..... 122
Figura 3 - Países visitados por Ceci no Sudeste Asiático..... 125
Figura 4 - Roteiro de Ceci pela Europa..... 130
Figura 5 - Roteiro de Benny pela América do Sul..... 132
Figura 6 - Imagem do guia *Lonely Planet* – Edição de bolso..... 140
Figura 7 - Imagens das "linhas narrativas" do *Lonely Planet*..... 142
Figura 8 - Vista geral: Mochileiros.com..... 147
Figura 9 - Variedade de tópicos e fóruns presentes em mochileiros.com..... 150
Figura 10 - *Site USE-IT* Europe……. 153
Figura 11 - Primeira página do mapa *USE-IT* para Brugges (Bélgica)..... 154
Figura 12 - Trechos do mapa *USE-IT* para Brugges (Bélgica)..... 155
Figura 13 - Matador *Network – Travel Culture Worldwide*……..... 157
Figura 14 - Quartos de albergues..... 184
Figura 15 - Espaços coletivos de *hostels*..... 188
Figura 16 - Valores explicitados em *hostels*..... 205
Figura 17 - *Tours* oferecidos nos albergues..... 211

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO: "CAINDO NA ESTRADA" 13
1.1De que é feita uma jornada: interpelações e elaboração dos objetivos desta pesquisa 13
1.2 Os primeiros passos e as motivações do pesquisador para permanecer em trânsito por um longo período 17
1.3 "A estrada e o mundo": deslocamento, contexto e possibilidade de compreensão 21
1.4 Estratégias para "bater a estrada": notas metodológicas sobre a pesquisa 25
1.5 Um dentre tantos "roteiros" possíveis: apresentação da estrutura da tese 34
2 *BACKPACKERS:* (DES) CONSTRUINDO UMA CATEGORIA 37
2.1 Caracterizando uma prática de viagem 38
2.2 A trajetória da categoria *backpacker* 49
2.2.1 A experiência do The Grand Tour: modernidade, viagem e conhecimento 50
2.2.2 Experiência Tramping: relações entre viagem, trabalho e conhecimento 56
2.2.3 Drifters e Wanderers: viagem, aventura e exposição 59
3 CONTEXTOS E MOTIVAÇÕES 66
3.1 Contextos: considerações acerca dos pontos de partida das viagens 71
3.2 Motivações: o que leva os sujeitos a "caírem na estrada" 83
3.2.1 Discursos sobre a "liberdade" e suas variantes como motivação 84
3.2.2 Discursos sobre "modificação do eu" e "anonimato" como motivação 91
3.2.3 Excitação, Risco e Capital Cultural: exercícios sociológicos sobre o tema das motivações 100
4 DIREÇÕES E RITMOS 106
4.1 Criando uma rota 109
4.1.1 Orçamento, tempo de viagem, clima e outras questões 109
4.2 A escolha dos destinos 117
4.2.1 Marc e sua "rota radical" 119
4.2.2 Ceci e suas "rotas diferenciais" 124
4.2.3 Benny e sua "rota relacional" 130
4.3 Adquirindo informações 135
4.3.1 Dos guias: o caso Lonely Planet 136
4.3.2 A internet: sites, redes sociais, comunidades virtuais 144
4.4 A rota como *patchwork* 159
4.5 Ritmos 160

5 FRICÇÕES E AUTODENOMINAÇÕES 173
5.1 Apresentando um *hostel* 177
5.1.1 Os quartos 182
5.1.2 Demais espaços coletivos 186
5.1.3 Repercussões de experiências coletivas em albergues 194
5.1.4 Albergue como espaço criticado 208
5.2 Voltando para casa: razões para o término de uma viagem 214
5.3 Sobre as formas de autodenominações 221
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS: NOTAS SOBRE CRÍTICA CULTURAL, ESTILO DE VIDA E MERCANTILIZAÇÃO DA EXPERIÊNCIA 226
REFERÊNCIAS 233

1 INTRODUÇÃO: “CAINDO NA ESTRADA”

“Hit the road, Jack and don't you
come back no more,
no more, no more, no more
Hit the road, Jack and don't you
come back no more.”
(Hit the road, Ray Charles)

1.1 De que é feita uma jornada: interpelações e elaboração dos objetivos desta pesquisa

Logo no início de sua obra *A arte de Viajar*[1], o filósofo francês Alain de Botton tece um interessante comentário acerca do “ardor” e do “paradoxo” que residem na maioria de “nossas” experiências de viagem. Embora sejam intensas, reveladoras de possibilidades de compreensão de como seria a vida fora das rotinas ordinárias, afirma o pensador, as viagens parecem não ser tomadas – de forma tão constante – como experiências que suscitam problemas para além do nível prático, para além de sua realização concreta. Ou seja, talvez em seu “ardor”, o caráter intenso ou de “ruptura” do deslocamento abrandaria tentativas de reflexão sobre sua própria intensidade, sobre a experiência de trânsito em si e os “efeitos” desta sobre a vida de seus empreendedores.

Contudo, acredito que a posição de De Botton pode prestar-se a outras leituras, incitando, inclusive, a produção de um quadro de discordância: hoje em dia, um considerável número de indivíduos experimenta as mais variadas formas de deslocamento, empreende viagens de distintas “qualidades” ou “naturezas”, com diferentes objetivos ou “procuras” e, sobretudo, busca vivenciá-las, compreendê-las e explicá-las. Assim, atualmente, para além das atenções dirigidas às questões práticas de uma jornada, parece emergir um rijo plano de visibilidade referente aos esforços reflexivos mobilizados por uma significativa quantidade de viajantes a respeito de seus próprios movimentos, o que – por exemplo – pode ser percebido a partir da ampla difusão de narrativas viáticas situadas não apenas em livros ou períodos especializados, mas – principalmente – no “mundo virtual”.

Esta tese inscreve-se, assim, em um contexto de reconhecimento dos deslocamentos, das experiências de viagens – de forma mais específica –, como práticas que contribuem para o entendimento de lógicas sociais e códigos culturais próprios do cenário no

[1] DE BOTTON, A. A arte de viajar. Rio de Janeiro: Rocco, 2003.

qual estão inseridos: o mundo contemporâneo. A ideia de *contemporaneidade* a qual esta pesquisa se reporta, que posteriormente será retrabalhada de forma mais detalhada, deriva das reconfigurações institucionais (BAUMAN, 2003; GIDDENS, 1991; MATTELART, 1994; URRY, 2000) que sinalizam uma espécie de descontinuidade em relação às experiências – modos de vida, esquemas de percepção, visões de mundo – tradicionais e modernas (RODRIGUES, 1999).

Ora, mas de que práticas de viagem ou ações de deslocamento eu estaria falando? Um breve olhar sobre a "história dos povos" já seria capaz de acenar com a presença recorrente da viagem – seja como metáfora, seja como realidade – na vida dos homens (IANNI, 2000). Peregrinações, expedições científicas, explorações coloniais, diásporas, migrações laborais, exílios políticos... O leque das mobilidades é amplo, sem considerar os movimentos turísticos que, desde o *Grand Tour* vitoriano[2], consolidam-se e incrementam-se ano após ano. Na realidade, o turismo, ou melhor, os deslocamentos turísticos, podem ser considerados, em uma perspectiva mais ampla, o terreno sobre o qual este trabalho se estrutura; sendo válido destacar que o que me importa é compreender um tipo de turismo específico, que – por vezes – tende até a não ser reconhecido como turismo por seus próprios praticantes, refiro-me aos *viajantes "independentes*[3]*" de longa duração*, também conhecidos popularmente como *mochileiros* ou *backpackers*.

Nas últimas duas décadas, as viagens "independentes" vêm crescendo em popularidade, desmobilizando, inclusive, um imaginário moral que a desqualificava por ser uma atividade empreendida, unicamente, por *hippies* ou por outros "desenraizados" (O´REILY, 2006). O desenvolvimento das tecnologias de comunicação e transporte, bem

[2] Durante os séculos XVIII e XIX, jovens europeus – sobretudo ingleses – oriundos de famílias abastadas, aristocráticas, empreendiam uma série de deslocamentos ao longo do continente em busca de complementar sua formação humanística. A experiência de visitação a outros países, assim, conformava uma prática educacional de extrema valia para os jovens membros da elite que, posteriormente, viriam a ocupar cargos políticos e administrativos importantes em suas cidades natais. Especificamente no que diz respeito às primeiras décadas do século XIX, tal prática é reconhecida como elemento de impulsão para a evolução de uma indústria turística nascente. O *Grand Tour* será objeto de maior preocupação em momento ulterior neste mesmo trabalho. No entanto, para uma abordagem mais detalhada ver Towner (1985).

[3] Nesse momento de introdução, os citados termos serão tomados como sinônimos. No decorrer da apresentação desta etnografia, entretanto, me debruçarei sobre alguns aspectos peculiares de cada um desses termos, realçando em que sentidos particulares são apropriados e utilizados tanto por pesquisadores como pelos próprios viajantes. De início, contudo, é interessante destacar que o termo *backpacker* é o mais difundido, adotado tanto por pesquisadores quanto por alguns viajantes, bem como por todo um segmento turístico nascente: o *turismo backpacker*. *Mochileiro* é a tradução aproximada do termo *backpacker* no Brasil, desse modo também é amplamente aceito e divulgado enquanto elemento distintivo de um mercado turístico emergente no país. *Viajante "independente" de longa duração*, por seu turno, faz parte de um leque de releituras do termo *backpacker* que procura destacar o caráter não homogêneo dessa prática, assim configurando-se como uma categoria menos fixa que a última. Sobretudo no primeiro capítulo, tais distinções serão tratadas de forma mais minuciosa.

como o barateamento das passagens aéreas, contribuiu para o *consumo* ampliado desse tipo de viagem que, para alguns analistas, inclusive apresenta-se como uma espécie de *rito de passagem* (NOY; COHEN, 2005) ou oportunidade para aquisição de outras modulações de *capital*, aproveitadas – no limite – no regresso dos viajantes ao assumirem suas carreiras profissionais (TSAUR; YEN; CHEN, 2010).

Desse modo, aqueles que empreendem viagens "independentes" de longa duração – conhecidos como *backpackers*, notadamente, pela indústria turística internacional e como *mochileiros*, no Brasil – podem ser caracterizados, primeiramente, em relação à qualidade *não-institucionalizada* de sua prática (COHEN, 1972). Eles assumem a organização "independente" de sua viagem, evitando, portanto, a compra de "pacotes turísticos" ou a mediação das agências turísticas. Ao configurar "independentemente" seus deslocamentos, procuram mobilizar valores como *autonomia* e *flexibilidade*, o que os permite, inclusive, trocar itinerários, desfazer planos, reformular horários etc.

Tais níveis baixos de planejamento antecipado (O´REILY, 2006), igualmente, possibilitam a extensão de sua permanência em uma dada localidade, o que pode ser motivada pelos encontros vividos em sua trajetória. Ou seja, certa abertura para a *casualidade*, para as relações que possam vir a ser construídas, mesmo que de forma efêmera, na viagem, também, é tomada como uma espécie de valor estruturante da prática. A natureza desses contatos, é importante destacar, não se faz unicamente em relação a outros viajantes, demais indivíduos em trânsito, mas também no que se refere às tentativas de vivenciar um pouco das rotinas dos lugares que se visita, engajando-se nas atividades cotidianas locais (PEARCE, 1990).

Ensaiando aqui uma tentativa preliminar para definir tal prática de viagem, por fim, deve-se mencionar o fato de que o tipo de deslocamento em questão tende a ser contabilizado em meses, às vezes em anos, e não por dias, o que caracterizaria possivelmente um deslocamento restrito aos períodos de férias ou feriados alongados. Se há uma tentativa de estabelecer um contato maior com os locais visitados ou experimentar um período de alegado auto-desenvolvimento, de aquisição de novas habilidades (ATELJEVIC; DOORNE, 2004), a estadia reduzida seria talvez um óbice para tal forma de viajar. No entanto, a permanência na estrada por tempos alargados (uma permanência de "longa duração"), impele – pelo menos um considerável número de viajantes – a adotar algumas restrições orçamentárias; nesse sentido, é que albergues (*hostels*), *campings* ou "casas de conhecidos", apresentam-se como espaços de acomodação privilegiados, bem como a utilização de transportes públicos e/ou de baixo custo (como ônibus, trens e até caronas).

Embora as características elencadas possam ser tomadas enquanto constituintes de uma categoria, vale frisar que não se deve admitir um *a priori*, uma noção substancialista, normativa, de viagem "independente" de longa duração e é, justamente, a partir do interesse por entender a atividade desses viajantes como *processo* e não como *dado* que a pesquisa em questão se configura. Saber *quem*, concretamente, são os sujeitos[4] desses deslocamentos, que *posições sociais* assumem em suas sociedades de origem, compreender por quais motivos desejam experimentar períodos tão alargados em trânsito, como atribuem sentido a essa forma específica de viajar, como organizam suas viagens, como vivenciam o retorno a seus países de origem – em linhas gerais –, são disposições que conformam os objetivos desta tese.

Tentando amalgamar o citado conjunto de questões, com o intuito de produzir um enunciado mais claro, esta tese tem por objetivo fazer uma etnografia de viagens "independentes" de longa duração, considerando para tanto o "movimento material", bem como as "políticas de significado" (CRESWELL, 2006), empreendidos por seus sujeitos. Por "movimento material" deve-se entender os *deslocamentos físicos* dos viajantes, a maneira "crua", como define Creswell (2006), de atingir um ponto partindo de outro. Já no que concerne às "políticas de significado", tem-se como horizonte de reflexão tanto as *representações* partilhadas pelos sujeitos no que se refere às suas jornadas quanto a *prática* das mesmas, a experiência do movimento sendo incorporada e valorada individualmente. O que se apresenta aqui, portanto, é uma pesquisa cuja construção teve como matéria empírica privilegiada as *situações concretas de interação*, as *configurações de relações de troca, de tensão, de conflito*, e, igualmente, os *momentos de invenção, de criação e de elaboração de discursos* presentes em uma – alegada – maneira singular de viajar.

A fim de tornar mais claro o explicitado, uma comparação é passível de ser efetuada: se para antropólogos como Agier (2011, p. 37) e Magnani (2002, p.15), respectivamente, a *cidade* deve ser pensada a partir de uma análise "relacional, local e micrológica" ou abordada com a atenção também dirigida às "múltiplas redes, formas de sociabilidade, estilos de vida, deslocamentos, conflito etc." que a ela atribuem vida, a despeito

[4] Doravante, utilizarei o termo *sujeito* para designar o viajante "independente" de longa duração. A ideia é ressaltar, a partir de tal uso, o caráter de agência reivindicado por esses viajantes no que diz respeito a uma prática de deslocamento que visa a se distanciar das mediações de agentes e empresas turísticas. No entanto, o termo *independente* permanecerá entre aspas, sinalizando o exercício de uma agência que não pode ser definida como absoluta, uma vez que – como visto – *backpacker* e *mochileiro* são denominações também apropriadas por segmentos do mercado turístico. A tensão simbolizada pelas aspas no termo "independente", é importante pontuar, pode ser remetida à clássica questão acerca do "lugar do indivíduo" nas Ciências Sociais, tema abordado por Alexander (1987) e Barreira (2003), por exemplo. Um lugar que, historicamente, ora foi enfatizado a partir do prisma dos "constrangimentos sociais" ora sob a ótica da capacidade "criativa dos indivíduos" em suas interações cotidianas (BARREIRA, 2003).

de grandes categorizações ou classificações, o mesmo talvez possa ser dito sobre a forma de viagem que procuro compreender. Não se trata, pois, de fazer uma pergunta do tipo "O que é uma viagem 'independente' de longa duração?", mas sim de assumir a seguinte interpelação: "Como se *faz* esse tipo viagem?". Nesse sentido, tomar a ideia de "estrada" como um cadinho de experiências empíricas observáveis – observáveis no bojo de suas próprias *situações* e, por isso, incontornavelmente exigentes da participação do pesquisador – parece ser um princípio analítico, assim como metodológico, de imenso valor no concerne ao propósito de fazer, ainda sob inspiração de Agier e Magnani, uma espécie de *etnologia da estrada*, tributária de um olhar *de perto e de dentro.*

1.2 Os primeiros passos e as motivações do pesquisador para permanecer em trânsito por um longo período

Aprendi com um de meus interlocutores, um australiano que estava por quase seis meses viajando pelo continente sul-americano, que toda grande viagem, após iniciada, deve receber uma "recarga" de estímulos de tempos em tempos. Essa espécie de "re-energização" das motivações iniciais, no decorrer da própria experiência de deslocamento, teria a função, segundo ele, de manter o desejo de viajar "aceso", não obstante os inúmeros descompassos, imprevistos e desvios em relação a um "plano inicial", mesmo que tal plano seja para alguns apenas uma imagem sutilmente contornada, um tanto desbotada.

Considerando o empreendimento de construir uma tese sobre viagens, igualmente, uma viagem; uma produção, necessariamente, tributária de deslocamentos – físicos, metafóricos, conceituais, morais –, passo agora a narrar os começos desta jornada investigativa, apontando as principais motivações que me levaram, também, a aceitar o desafio de "cair" nessa outra espécie de estrada. Próximo da crença do citado viajante australiano, devo dizer, de antemão, que essa "pesquisa-caminhante" não se deu sem imprevistos e desvios, precisando de uma séria carga de "re-estímulos" ou novos estímulos durante seu próprio desenvolvimento.

A primeira vez que entrei em contato íntimo com sujeitos que estavam em trânsito por longos períodos foi no ano de 2008. Eu estava participando de um programa de cooperação acadêmica, ainda na condição de estudante de mestrado, estabelecido entre a Universidade Federal do Ceará (UFC) e a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). O referido programa tinha a duração de um mês, representando a oportunidade de estreitar relações com pesquisadores e professores da UFRJ que partilhassem comigo o interesse pelo

diálogo entre as ciências sociais e as imagens, tema geral sobre o qual desenvolvia minha dissertação.

À época, no mês de novembro daquele ano, a cidade do Rio de Janeiro também sediaria a 13° edição da Mostra Internacional do Filme Etnográfico, um momento ímpar, inclusive, para a realização de entrevistas com diretores/pesquisadores e demais profissionais que atuassem nas interseções entre cinema e antropologia, mais especificamente. A possibilidade, no entanto, de participar de atividades tão privilegiadas para meus objetivos de pesquisa fez-me "abraçar" esse deslocamento sem um planejamento prévio. Apenas depois da minha primeira semana na cidade, dei-me conta de que seria bastante incômodo continuar hospedado na casa de familiares ou amigos e que meu orçamento era demasiadamente reduzido para tentar arcar com as despesas de qualquer quarto de hotel, mesmo buscando as opções menos dispendiosas.

A solução que me veio à cabeça, dentro desse contexto, foi a de procurar pensões estudantis ou esforçar-me para alugar um quarto em residências familiares. Assim, comecei a dividir meus compromissos acadêmicos com investidas telefônicas no sentido de achar algum espaço para me hospedar. Todavia, os preços continuavam desanimadores, o que me levou a esquadrinhar as ruas da região onde gostaria de alojar-me no afã de encontrar algo "em conta" e ainda não anunciado. Foi, justamente, em uma dessas "andanças" que me deparei com uma casa branca, de dois andares, com um muro de pedra entrecortado por grades carcomidas, talvez pela maresia, que ostentava em seu portão "preto-enferrujado" uma enorme placa verde com os seguintes dizeres (em cores bem luminosas e letras garrafais, diga-se de passagem): *AVAILABLE ROOMS*[5].

A propaganda chamativa fez efeito: curioso, resolvi tocar a campainha ao pensar que se tratava de uma república para estudantes estrangeiros ou mesmo de uma pousada. Em segundos, o portão se abriu, permitindo a visão daquilo que antes era fragmentado pela presença das grades; estava, então, diante de um simpático jardim, repleto de bancos e mesas de madeira, em tom escuro, utilizados por um grupo de pessoas que ali fumava e jogava cartas. Com um acanhado aceno de cabeça, cumprimentei a claque de jogadores e percorri um corredor de paredes brancas, enfeitadas por um sem-número de fotos e quadros, que terminava em uma pequena sala onde se localizava um rústico balcão que compreendi ser uma espécie de recepção.

[5] Tradução: "Quartos disponíveis".

Com um sorriso largo, em trajes coloridos, uma garota loira, com um marcante penteado *dread*[6], atendeu-me. As primeiras palavras ensejaram uma situação constrangedora: ela se pronunciava em inglês, ao passo em que eu, surpreso por ter de mobilizar um vocabulário até então quase que esquecido por mim, não conseguia articular nada em termos de fala. Notando a natureza confusa da relação, outra garota – essa morena, usando um vestido também de cores vibrantes – aproximou-se e, em claro português, explicou-me que não estávamos em uma pousada e, tampouco, em uma república de estudantes: aquele espaço de hospedagem, na realidade, era um albergue, ou *hostel*, algo de que tinha muito ouvido falar por meio de filmes e livros, mas com que jamais havia me encontrado pessoalmente.

Pacientemente, as duas garotas – agora, entendidas como recepcionistas de um espaço de hospedagem – esforçavam-se para fornecer-me a maior soma de informações sobre o lugar, ao mesmo tempo em que eu – com olhar agitado e mente inquieta – percebia tal atmosfera e fazia minhas próprias comparações: não se tratava de um espaço de acomodação como um hotel, a formalidade no trato entre funcionários e possíveis hóspedes era notoriamente diminuta, não havia nem mesmo um uniforme a ser utilizado pelos funcionários! Os espaços, como o referido jardim, pareciam deliberadamente construídos para serem consumidos coletivamente, facilitando a interação entre os hóspedes, o mesmo acontecendo – talvez essa a característica mais emblemática do lugar – no que tangia aos quartos: todos eram dormitórios coletivos, compostos ora por 06 ora por 12 ou até por 20 camas.

O preço era bom e resolvi ficar; além disso, a "fachada" (GOFFMAN, 2012) delineada pelas duas garotas – englobando também o que faziam no *hostel* e talvez até o próprio *hostel* –, de fato, parecia ser merecedora de uma valorização positiva, senão social, pelo menos de minha parte. Sendo aquela a minha primeira experiência em um sistema de hospedagem em tal estilo, pedi para que me acomodassem em um quarto com apenas seis pessoas, um pouco mais caro, mas, se comparado ao preço da diária do número de hotéis consultados, bastante razoável. Com seis pessoas, em minha imaginação, o albergue teria mais chances de manter sua "fachada", reafirmando a "linha"[7] consistente anunciada em nosso primeiro encontro.

---

[6] O penteado *dread* (ou *dreadlock*) consiste na feitura de espécies de tranças, em formatos cilíndricos que ficou mundialmente conhecido talvez na figura do cantor jamaicano Bob Marley. Embora tal penteado tenha uma forte identificação com o movimento religioso *Rastafari*, cumpre destacar que atualmente ele parece não "pertencer" a uma única comunidade ou grupo. É interessante, ainda, perceber como essa estética inspirou, novamente em um diálogo com o que representou Bob Marley, certa disposição crítica no que concerne a determinados padrões sociais de comportamento, tais como consumo, comensalidade de animais ou práticas de exploração da natureza.

[7] Para Goffman (2012), as pessoas habitam um mundo composto por encontros sociais. Esses encontros, geradores de contato, exigem o desempenho por parte dos sujeitos participantes daquilo que pelo autor é chamado de *linha*. A linha, assim, diz respeito a "um padrão de atos verbais e não verbais com o qual ela [a

Com efeito, esse momento de estabelecimento em um dormitório coletivo sinalizou a minha "entrada" em um território, em um "universo", até então desconhecido e que, posteriormente, viria a se tornar o "objeto" dessa pesquisa. No dormitório, conheci, ao cair da noite, dois viajantes com os quais travei relação diária por quase um mês. As conversas com eles, e com outros tantos que tive a oportunidade de conhecer durante minha estadia, foram decisivas para a afirmação das motivações iniciais deste trabalho. As narrativas – e tais sujeitos eram, realmente, "bons narradores", em um sentido talvez benjaminiano, por deterem um acurado "senso prático", retirando das experiências, suas e de outros viajantes, aquilo que contar (BENJAMIN, 1992) – despertavam inúmeras perguntas, incitavam a curiosidade, produziam interpelações.

Como disse na primeira sessão desta introdução, o desejo de compreender os *sentidos*, o *porquê*, desses processos de deslocamento me mobilizou. Inicialmente, esses viajantes – lidando com um imaginário povoado, sobretudo, por personagens literárias – pareciam saídos de livros escritos por autores como Jack London ou Jack Kerouac. No entanto, essas impressões se dissipavam na medida em que o estreitamento das relações implicava a "descoberta" de biografias reais, de histórias de sujeitos concretos, encarnados, que por mais que flertassem com a ficção não eram por ela produzidos. O reconhecimento dos viajantes enquanto sujeitos informados por experiências de "rotas e raízes" (CLIFFORD, 1997), só incrementava a curiosidade, suscitava novas perguntas, onde a explicitação dos *sentidos* de uma viagem já não era o único fator importante.

Ora, se as práticas de deslocamento podem ser consideradas uma "aventura", experiências que correm "por fora de qualquer continuidade da vida" ordinária (SIMMEL, 1988), interessava-me saber o que compunha tais empreendimentos aventureiros; a maneira como eles são valorados, sim, mas – igualmente – a forma como eles são começados, vividos e terminados. É nesse sentido que as estratégias organizativas de uma viagem de longa duração, suas fontes de informação, o caráter das relações configuradas em trânsito, bem como o contorno das ritualidades e interações, tornaram-se tema de preocupação.

Em suma, foi da partilha das *experiências de aventura* de sujeitos em trânsito por longos períodos, localizada inicialmente em um dos espaços "tradicionais" de acomodação desses viajantes (o albergue ou *hostel)*, que o desejo de compreender, de forma complexa (os

---

pessoa participante] expressa sua opinião sobre a situação, e através disso sobre os participantes, especialmente ela própria" (p. 13). O termo *fachada*, por sua vez, refere-se ao "valor social positivo que uma pessoa efetivamente reivindica para si mesma através da linha que os outros pressupõem que ela assumiu durante um contato particular" (p. 13-14). Ainda de acordo com Goffman, pode-se dizer que uma pessoa "tem", "está com" ou "mantém" a fachada quando a linha assumida por ela indica uma imagem sua que é "internamente consistente", onde juízos e evidências comunicadas por outros participantes a apoiam (p. 14-15).

movimentos físicos, as práticas e as representações), a ação de viajar de forma "independente" surgiu. É, portanto, o que fazem esses sujeitos que em sua dinâmica se assemelham à "valsa de pião", sujeitos "salto de bola", cuja "curiosidade arrasta e desconsola" – tomando a liberdade de *brincar* com algumas palavras do poeta C. Baudelaire[8] – a "matéria" privilegiada dessa investigação.

1.3 "A estrada e o mundo": deslocamento, contexto e possibilidade de compreensão

Se nos fosse dada a oportunidade, nos dias de hoje, de partilharmos alguns momentos com o senhor Phileas Fogg[9] e este, motivado por qualquer acontecimento, dissesse que seria possível "dar a volta ao mundo" em apenas oitenta dias, certamente, expressaríamos espanto. No entanto, seria um espanto de teor totalmente distinto daquele manifestado por seus companheiros de *Reform Club*: dadas as condições atuais, oitenta dias seria tempo mais que suficiente para visitar os continentes que formam o globo, a surpresa, então, residiria na proposição de um período tão alargado para realizar a empreitada e não na impossibilidade de tal feito; o que, em tempo, não nos levaria a fazer aposta alguma.

A experiência de mudança nos registros do tempo e do espaço, produzindo uma espécie de "avizinhamento" de partes antes remotas do mundo, definitivamente, não é algo novo, produto específico da contemporaneidade[10]. O que é interessante perceber, todavia, é a radicalização deste "estreitamento" do mundo na atualidade, culminando na produção de um cenário de "hiperconexão" (CLIFFORD, 1997), de extrema mobilidade, que não mais se restringe às pessoas, mas que engloba, também, produtos, imagens, informações e até desperdícios (URRY, 2000). Tal cenário, como dito, derivado de novas constituições espaços-temporais, apresenta-se como altamente desafiador em termos de análises sociais, políticas ou culturais.

---

[8] Trechos do poema *Le Voyage*, escrito em 1859, que virou epílogo de uma das edições de Flores do Mal. Para mais sobre C. Baudelaire e sua obra, ver Raymond (1997).

[9] Phileas Fogg é o personagem principal da obra *A volta ao mundo em 80 dias*, escrita pelo francês Julio Verne em 1864. Certa noite, como de hábito, Fogg reuniu-se com seus amigos para jogar cartas no *Reform Club;* no entanto, naquela noite algo novo aconteceu: comentando um roubo que havia sido cometido no Banco da Inglaterra, Fogg disse que o mundo se tornara pequeno demais e que, por isso, o responsável por tal ato já poderia estar em qualquer lugar do mundo. Não se contentando com a discordância de seus companheiros, que afirmavam a impossibilidade de tal façanha, o rico cavalheiro inglês assumiu o desafio de ele próprio realizar esta viagem. É assim que começa sua empreitada de dar a volta ao mundo em apenas 80 dias, mediante uma aposta de 20 mil libras. Para mais sobre Fogg e sua aventura, ver Verne (1998).

[10] Diversos pensadores já sinalizaram que tal "movimento totalizante" (ORTIZ, 1999) possui uma história, tendo como raízes, sobretudo, a expansão do capitalismo e o advento e a consolidação das sociedades industriais, eventos localizados entre os séculos XV-XIX.

Aceitar esse desafio analítico implica reconhecer noções como as de "fluxo", de "rede" ou de "híbrido" (HANNERZ, 1997; URRY, 2000), como novas "ferramentas" compreensivas, problematizando um histórico, como sinaliza Urry (2000; 2007), das *ciências sociais* no que concerne ao seu apreço por categorias ou conceitos estabilizantes. Pessoas, imagens, informações, dinheiro, perigos, estão – na expressão do próprio autor – "*on the move*", conformando "processos transnacionais" (SASSEN, 2010) que interpelam a utilização de referências, sejam elas científicas ou políticas, balizadas por valores como os de estabilidade ou fixidez. Essa "virada da mobilidade"[11] ou "virada global"[12] demanda, portanto, um esforço para diluir as opacidades de determinados processos sociais, sendo a prática de deslocamentos, de viagens, talvez uma experiência *boa para se pensar*[13] acerca de alguns contornos do mundo contemporâneo.

Considerando o exposto, a etnografia apresentada – embora esta, de modo algum, seja minha pretensão – poderia, ainda que timidamente, contribuir para o entendimento, a partir de materiais empíricos, de algumas questões apontadas por um conjunto de estudiosos que toma por tarefa a compreensão da dimensão estruturante dos fluxos, das redes de relações transnacionais, das novas formações sociais, no que tange à contemporaneidade. Uma primeira questão, nesse sentido, a ser destacada é desestabilização da dicotomia global/local ou global/nacional.

Apesar de alguns discursos destacando o contrário, é preciso admitir que os viajantes interlocutores deste trabalho – mesmo aqueles que visam a construir seus trajetos da forma mais "independente" possível – não estão isentos de participar das dinâmicas de um "mercado", de um "comércio global" (SASSEN, 2010), que parece se impor aos recônditos mais distantes do globo. A atuação, junto às empreses de aviação, na hora da compra de passagens, a utilização das tecnologias de informação e de comunicação (TIC) no intuito de obter o maior número de recursos, relatos, depoimentos, contatos, para estruturar seu próprio plano de viagem, talvez sejam exemplos de uma *flexibilização* de escalas: o local, assim, não é o oposto do global; ele é atravessado por fluxos de informações, por redes de comunicação, por uma infraestrutura de transporte, o que o põe em um regime de visibilidade e acessibilidade consideravelmente amplo.

---

[11] Na expressão original de J. Urry (2007), "mobility turn".

[12] "Virada global" ou, no original, "global turn", é a expressão utilizada pelo antropólogo U. Hannerz para sinalizar processos de interconexão que não são apenas de ordem econômica. Para mais, ver Hannerz (1999).

[13] Aqui, faço alusão à frase de Lévi-Strauss (1980) acerca do caráter simbólico do mito, assumindo que as viagens podem contribuir, mesmo que parcialmente, para a elaboração de interpretações acerca da vida social contemporânea.

Ainda seguindo esse argumento, ao tornarem-se fisicamente acessíveis, claramente, as dimensões "locais" de qualquer cidade, vila ou povoado, passam a ser partícipes de uma relação, elas deixam de ser totalmente "territorializadas" por causa do contato experimentado. Essa relação tende a ser mais intensa na medida em que tais lugares assumem uma espécie de "vocação turística", engendrando – apropriando-me da expressão cunhada por Appadurai (1997) – um caráter "translocal". As *translocalidades* seriam lugares de intensa circulação de pessoas e mercadorias, onde a vivência de novos laços de trabalho, afetivos ou de lazer, por exemplo, implicaria uma reorganização da vida social local, não mais podendo ser apreendida sob seus traços estritos: relações e conexões anteriores às experiências de contato.

Exemplos de *translocalidades*, ou seja, de uma "produção de localidades" (APPADURAI, 1997) em relação às dinâmicas de *circulação*, que são da ordem do global, podem ser observados – no que diz respeito à prática de viagens "independentes" de longa duração –, sobretudo, no sudeste asiático. Muitos são os relatos que informam a emergência de uma "estrutura receptiva", repleta de lugares de acomodação e de alimentação, destinada, especificamente, ao turismo *backpacker* (HOTTOLA, 2005; IAN; MUSA, 2007). Dentre "aspectos translocais", destacam-se o aumento no número de albergues cujos donos não são moradores locais – possibilitados de lá residir pelo firmamento de laços de casamento, por exemplo, com "nativos" –, e o esforço para que estabelecimentos de acomodação ou alimentação, bem como empresas que oferecem *tours*, figurem como indicações de guias famosos, com amplo consumo, tais como *Lonely Planet*, *Let´s Go* ou *Rough Guides*[14] (WELK, 2007).

Viajantes "independentes", como salientado, conformam uma relação de proximidade com as tecnologias da informação e com uma multiplicidade de dispositivos comunicacionais. Embora se pense em um comportamento de viagem, por parte desses sujeitos, que privilegia a "abertura" e a não fixação de itinerários, seria um equívoco pensar que seus deslocamentos deixam de considerar os conjuntos de informações disponíveis sobre um destino escolhido ou acerca de uma rota composta por lugares a serem visitados. A intimidade entre os viajantes e as "novas tecnologias de informação e comunicação" (TIC´s), nesse sentido, pode ensejar reflexões acerca de outro constituinte basilar do contexto social contemporâneo: a "mediatização" da vida social.

[14] Para uma reflexão mais aprofundada sobre guias turísticos e formas de apresentação e representação de cidades, ver Barreira (2012).

Esses viajantes não somente "colhem" imagens, dados, depoimentos, acerca dos destinos que desejam visitar; eles também narram suas experiências de viagem em espaços virtuais, em redes sociais, servindo igualmente de "plataforma de informações" para outros tantos sujeitos que almejam empreender novos deslocamentos ou transformar seus itinerários a partir de outras informações adquiridas. As TIC´s, ainda, permitem aos sujeitos em trânsito a vivência de uma *co-presença*: a experiência de simultaneidade, mediada pelos *chats*, por exemplo, que possibilitam uma interação face a face com familiares, amigos, companheiros etc. que estão localizados em outras partes do mundo. Além disso, canais de comunicação como *e-mails*, *skype* ou *facebook*, autorizam tentativas de parenização de relações – como as estabelecidas durante as próprias viagens; refiro-me aos encontros com outros viajantes ou com demais pessoas ao longo de uma trajetória de deslocamento – que, de outro modo, estariam fadadas à efemeridade.

Outro "traço" contemporâneo que poderia ser objeto de apreciação, levando ainda em consideração as práticas de viagem aqui estudadas, é a conexão entre *pessoas* e *objetos*. De acordo com Urry (2007), pensar o conceito de *agência* centrado exclusivamente no agir humano é um equívoco, as conexões humanas com as *coisas* ou *objetos* tornam-se cada vez mais íntimas, devendo as últimas serem tomadas como, também, *fatos sociais.* Entre viajantes que buscam efetuar suas jornadas de forma "independente" e alargada, a indispensabilidade de mapas, bússolas ou GPS´s ("sistema de posicionamento global", em português), bem como a utilização recorrente de computadores, filmadoras ou máquinas fotográficas, ilustra algumas das várias mútuas interseções entre pessoas e objetos, tornando-os – em determinadas situações –, inclusive, algo da ordem do protético.

Haveria ainda, a meu ver, uma miríade de questões que poderia ser suscitada pela prática do estilo de viagem em análise no intuito de compreender determinadas singularidades do mundo contemporâneo[15]. No entanto, penso que as já mencionadas fornecem suporte para a seguinte afirmação: sejam como metáfora, sejam como realidade, as práticas de viagem podem apresentar-se como chaves de leitura de um mundo cada vez mais marcado pela mobilidade. Portanto, se é fato que, empírica e conceitualmente, o social deve ser apreendido como mobilidade (URRY, 2007), a viagem torna-se, de forma incontornável, *imagem* e

[15] Tais como o declínio da ideia de estado-nação como contentor dos processos sociais (SASSEN, 2010), preocupações acerca de direitos e cidadania em um mundo composto por relações de interdependência, por "comunidades internacionais" (URRY, 2000) ou, ainda, uma apreciação do que poderíamos chamar de *subjetividades globais* – motivada pela tensão expressa por Bauman (2003) entre liberdade e segurança na "pós-modernidade" e a noção de "turista" como metáfora ideal para se viver as ambiguidades contemporâneas.

concretude destacadas para se pensar esse contexto de "estreitamentos" e "avizinhamentos", de interconexões, que dá corpo ao *agora*.

Dialogando com Barreira (2012), a viagem aqui é tomada como uma "narrativa contemporânea" sobre o mundo atual. Em um debate com Benjamin (1992), a citada autora levanta a hipótese de que a arte narrativa não se arrefece de todo diante da experiência no mundo capitalista contemporâneo; ela, na realidade, se transforma ou se adapta "aos novos" tempos, ganhando novos contornos expressivos ou discursivos, continuando, no entanto, a servir de "apresentação e representação", "chave de leitura", para determinados processos sociais. O que gostaria aqui, então, é de manter essa posição: ao buscar "traduzir" um conjunto de práticas de viagem, considerando o "ponto de vista nativo" a partir da observação e participação em diferentes "contextos de situação" (MALINOWSKI, 1935), deparo-me talvez com uma nova espécie de *flâneurie* – que se transporta das "passagens" e "galerias" da cidade para as "rotas" ou "veredas" do mundo – mas que não deixa de identificar ou manifestar expressões e *impressões* acerca da "sociedade" na qual se inscreve.

1.4 Estratégias para "bater a estrada": notas metodológicas sobre a pesquisa

A intenção de empreender uma pesquisa etnográfica baseada no trabalho de campo intensivo em uma área limitada espacialmente parece, hoje, deparar-se com inúmeros desafios (CAIAFA, 2002; CLIFFORD, 2008; MAGNANI, 2002). A constituição de um mundo mais "complexo, integrado e fragmentado", torneado pelo fluxo incessante dos processos globalizantes (MARCUS, 1994), interpela o modelo tradicional de etnografia – calcado na experiência malinowskiana – ao permitir o surgimento de novos temas de investigação[16]. Estou, aqui, falando de "formas de vida emergentes" (FISCHER, 2011) que não respeitam velhas dicotomias ou categorizações, impossibilitando, por exemplo, a manutenção de distinções como local e global[17].

[16] A experiência etnográfica de B. Malinowski, durante bastante tempo, informou a prática de pesquisa de campo em antropologia. A noção de distanciamento, constituindo a condição de autoridade do etnógrafo, e o trabalho de campo intensivo em territórios delimitados, são as bases desse *tropos* clássico de etnografia. Todavia, os "novos arranjos sociais" (MARCUS, 1994) ou "temas sociais e culturais emergentes" (FISCHER, 2011) exigem uma re-configuração desse tão decantado modelo, o que implica um esforço no sentido de experimentar outras modalidades de representação e de refletir acerca da própria"estética operativa" (MARCUS, 2009) do trabalho de campo. Para uma crítica da representação, ver Clifford e Marcus (1986); para uma discussão sobre autoridade, ver Clifford (2008) e Stocking Junior (2000) e; para uma reflexão acerca de novos experimentos etnográficos, ver Fischer (2009) e Reinoso (2008).

[17] As configurações sociais da contemporaneidade – e seu caráter desestabilizador de dicotomias clássicas – vem sendo discutidas por grande número de autores. Por exemplo: sobre os limites do "nacionalismo metodológico", ver Sassen (2010); para uma reflexão acerca da "produção de lugar" para além das noções de global e local, ver

Esse é o caso das viagens "independentes" de longa duração. Devido à sua extrema mobilidade, ao seu constante cruzamento de fronteiras, a sua prática desterritorializada, o *tropos* clássico – acima mencionado – exige ser re-configurado. Como fazer uma pesquisa a partir de uma interação intensa com sujeitos que estão sempre em movimento? Como enfrentar o desafio de lidar com um "grupo" considerado, por alguns pesquisadores, como "não-estável" (SORENSEN, 2002)? De que maneira proceder diante de sujeitos que não se estabelecem, que não habitam lugares limitados espacialmente quando em suas práticas de deslocamento?

A primeira ação diante desse conjunto de impasses no que se refere à escolha de estratégias metodológicas foi procurar atentar para momentos onde o movimento de viagem parecia "cessar": estou me referindo aos lugares utilizados pelos viajantes para hospedarem-se. Durante seus deslocamentos de grande duração, como veremos no decorrer desse trabalho, os sujeitos costumam procurar espaços de acomodação que não onerem muito seu orçamento, bem como desejam ambientes onde possam encontrar outras pessoas em trânsito e que proporcionem certa proximidade com a comunidade na qual se localizam (O´REILLY, 2006; WILSON; RICHARDS, 2004). Nesse sentido, *hostels* apresentam-se como as principais opções[18].

Assim, durante 06 meses, alojei-me no citado tipo de acomodação. A estadia, porém, não foi contínua: organizei-me para passar três períodos de 02 meses em diferentes albergues da cidade do Rio de Janeiro[19]. A ideia era permanecer nos espaços com o intuito de fazer contato com os viajantes que por lá se alojavam, assim como buscar uma maior familiaridade com as dinâmicas próprias desse tipo de acomodação. Na realidade, na medida em que entendia melhor o funcionamento dos albergues, as possibilidades de contato se manifestavam de forma mais clara: quando percebi, por exemplo, que quase todo *hostel* oferecia atividades ou jogos para que os hóspedes se conhecessem e interagissem, aproveitei – prontamente – tais oportunidades de aproximação, estabelecendo diálogos que, por vezes, se alongavam por toda a estadia do sujeito no lugar.

Appadurai (1990); para uma discussão sobre mecanismos de desencaixe que promovem interações independentes do lugar, ver Giddens (1991) e; para os limites do conceito de Estado-nação, assim como para uma crítica acerca do próprio conceito de sociedade, ver Urry (2000).

[18] Dialogando com Magnani (2002), pode ser afirmado que os *hostels* configuram uma das expressões das paisagens sobre as quais os viajantes aqui estudados desenvolvem sua prática. Nesse sentido, o albergue é compreendido não como um simples cenário, um mero lugar de alojamento, mas como uma importante parte constitutiva da própria dinâmica viática analisada.

[19] A escolha pelo Rio de Janeiro se deve ao fato dessa cidade possuir a maior infraestrutura em termos de turismo *backpacker* no Brasil. Embora o país ainda não tenha uma estrutura receptiva considerável para tal tipo de turismo, o Rio de Janeiro destaca-se por ser dotado de um significativo número de albergues e de empresas especializadas em turismo mochileiro, além de ser um destino visitado por milhares de pessoas todos os anos.

No entanto, não importava o quanto permanecesse nos albergues, a rotatividade dos viajantes continuava a mesma, ou seja, bastante alta. Poucos eram os que se acomodavam por mais de uma semana, lembremos que são indivíduos que, via de regra, estão imersos em uma jornada longa, com pretensões de conhecer o máximo de destinos possíveis. Considerando tal particularidade, decidi me preparar para acompanhar alguns desses sujeitos em suas movimentações. A partilha de mais momentos, obviamente, sinalizava uma interação mais intensa, onde uma comunicação menos "corrida" e caótica poderia talvez tomar forma. "Colocar a mochila nas costas" e seguir os passos de alguns viajantes, desse modo, configurou-se como o segundo momento desse trabalho de campo[20].

A primeira dessas experiências de partilha de um "itinerário" ou de "rota" durou um mês e meio, correspondendo à exploração de trechos da costa brasileira, uruguaia e argentina. Depois, seguiram-se outras duas, com a duração de cerca de um mês, cada uma: a primeira, tendo como espaço de execução a capital do Chile e trechos de sua costa, no sentido de sua fronteira com o Peru e; a segunda, situando-se originalmente no continente europeu (começando no norte de Portugal), findando na costa norte-africana, nomeadamente na cidade de Essaouira, no Marrocos[21]. O "ponta-pé inicial" foi, basicamente, o mesmo para todas: eu hospedava-me em um albergue, optando, normalmente, pelos maiores quartos coletivos para me alojar. Dessa forma, tinha a possibilidade de conhecer um maior número de pessoas, algo

[20] A opção por iniciar meu trabalho de campo a partir da exploração dos lugares de hospedagem privilegiados pelos sujeitos viajantes aqui representados configurou-se como uma das ações constituintes de minha "prática etnográfica" (MAGNANI, 2009). Buscar interagir com viajantes a partir da tal contexto, portanto, dizia respeito a um exercício muito refletido, programado e contínuo de "imersão". O ato de "seguir" o trajeto de alguns desses interlocutores, igualmente, se estruturou como mais um dos momentos dessa prática etnográfica; contudo, essa partilha de itinerários, essa feitura conjunta de deslocamentos, oportunizou a emergência do que Magnani chamou de "experiência etnográfica": a partir de uma experiência permeada por imprevistos, pouco controlada, descontínua, pude deparar-me com expressões "reveladoras" da prática em questão que talvez não tivessem lugar em outra ambiência. Assim, por exemplo, é que diante de uma situação de "partilha na/da estrada" é que conheci narrativas acerca de afetos, intimidades e dramas familiares nos quais meus interlocutores ocupavam os papeis de protagonistas.

[21] As duas primeiras rotas tiveram como principal critério de execução a relação de empatia que estabeleci com viajantes que conheci nas cidades do Rio de Janeiro e de Santiago, respectivamente. No entanto, não são poucos os roteiros sugeridos por publicações especializadas compostos pelas cidades que visitei ao acompanhar tais viajantes, assim como não são escassas narrativas de viagens publicadas em *blogs* pessoais ou comunidades virtuais, interessados na temática da viagem, acerca das mesmas localidades. Ou seja, conjuntamente às interações estabelecidas entre os viajantes e eu, as mencionadas rotas apresentavam-se como lugares de visitação recorrente em canais de "comunicação especializada", se assim puder os denominar, o que para mim justificava sua frequentação enquanto parte de meu trabalho de campo. A presença da terceira rota (Portugal-Espanha-Marrocos) também pode ser verificada, em ampla difusão, em publicações de toda sorte que tematizam, sobretudo, as viagens "independentes" e o turismo de "aventura" ou "experiência", sendo este o motivo – mais que a empatia estabelecida em trânsito – o que me levou a "trilhá-la". Explico-me melhor: ao desembarcar na cidade do Porto, na região norte de Portugal, já havia me decidido por percorrer todo o referido caminho, não sendo necessariamente influenciado pelas pessoas que conheci na primeira cidade em que aportei, como ocorreu no Rio de Janeiro e em Santiago no que concerne às duas primeiras rotas. É válido registrar que, embora tivesse uma rota já escolhida, imprevistos e mudanças de planos - devido aos encontros em trânsito - não deixaram de ocorrer, tendo sido tais encontros a matéria de reflexão neste momento específico do trabalho de campo.

que era intensificado conforme frequentava as áreas coletivas dos *hostels* e participava de atividades coletivas organizadas pelo *staff* (funcionários) dos mesmos. Ao aproximar-me, mostrava-me inicialmente interessado em saber sobre os planos de viagens de meus interlocutores: as próximas localidades a serem visitadas, o tempo imaginado de permanência nos lugares seguintes, a maneira como o deslocamento seria feito, o montante de dinheiro que pensavam destinar as outras fases da jornada; tudo isso era objeto de extrema curiosidade.

Obtendo esse tipo de informação, ia confrontando-as com minha disponibilidade de tempo e, principalmente, com meus recursos financeiros. Assim, quando as condições foram favoráveis dispus-me a acompanhar alguns sujeitos que havia conhecido, como dito, nos albergues. Estar em trânsito com meus interlocutores me revelava uma espécie de "gramática" da prática (BOURDIEU, 1994) que não era possível perceber estando, unicamente, nos albergues, e que tampouco era facilmente verbalizada[22]. O que se deveria considerar para escolher um destino, por quais meios os lugares de hospedagem eram eleitos e reservados, que tipos de passeio eram buscados nos locais visitados, que fontes eram constantemente visitadas no intuito de angariar informações sobre uma rota, uma cidade ou mesmo um país, que "técnicas do corpo" (MAUSS, 2003) – comer, carregar equipamento, dormir – eram mobilizadas nos expedientes de viagem de longa duração... Essas foram algumas das "pistas" cujo acesso foi oportunizado por meio das viagens conjuntas.

As viagens "independentes" de longa duração, como argumentado, fazem parte de um contexto, estão inseridas em um "universo" que é, igualmente, congregado por outros atores. E foi diante de tal ideia que um terceiro momento de meu trabalho de campo ganhou espaço: durante 03 meses, inseri-me, como funcionário, em um albergue cujo dono, também, era responsável por uma operadora de turismo, especializada em *backpackers*. A intenção era buscar um entendimento mais complexo, o mais relacional possível no que diz respeito ao turismo mochileiro. Se a tese buscava estruturar-se sobre as representações, práticas e movimentos próprios dessa maneira de viajar – que oscilavam entre expressões de crítica a um turismo massivo e processos de institucionalização, de conformação de um *mainstream*

[22] Acompanhar os deslocamentos de alguns viajantes, metodologicamente, sinalizou uma passagem decisiva para o empreendimento dessa pesquisa: eu saia da condição de observador, em espaços limitados como eram os dos *hostels*, e passava a ser participante, a me deixar – como diz Favret-Saada (2005, p. 157) ser "afetado" pelas experiências que queria compreender. A "participação", então, consistiu numa escolha metodológica, apresentando-se como um "instrumento de conhecimento". Como dito, alguns contornos do tipo de viagem em apreciação eram difíceis ser verbalizados, sendo a agitação proporcionada pelo fato de ser atravessado pelas mesmas intensidades que meus interlocutores um elemento de extrema importância no processo de reflexão sobre essa prática. Uma vez mais dialogando com Favret-Saada (2005) e Magnani (2009), portanto, é preciso dizer que o "imprevisto", as "experiências descontínuas", o "involuntário" e "não intencional", também detiveram nesta etnografia um estatuto epistemológico (FAVRET-SAADA, 2005, p. 160).

(COHEN, 1973; O´REILLY, 2006; RICHARDS; WILSON, 2004) –, como não considerar as ações desses dois atores fundamentais para a dinâmica viática em análise?

A vivência como funcionário de um albergue permitia-me dar continuidade a investigação junto aos viajantes: pela posição que ocupava dentro do *staff* – dividindo-me entre as atividades de recepcionista e *barman* – era constantemente solicitado, tendo multiplicadas as condições de conhecer pessoas. Todavia, o mais interessante dessa experiência foi ter acesso aos "bastidores" de um *hostel*. Tive a oportunidade, por exemplo, de notar sob quais lógicas um albergue desenvolvia os produtos que oferecia ou como se situava diante de uma concorrência crescente[23], bem como tive a oportunidade de manter relações com um sem-número de pessoas que também ali trabalhavam, tecendo uma valiosa familiaridade com o que acontecia em termos da dinâmica do lugar[24].

A atuação na operadora tinha lugar nos finais de semana, acontecendo de modo concomitante ao meu trabalho no albergue. Assim, pude perceber a íntima relação que se estabelecia entre essas duas grandes "constelações" presentes no "universo" das viagens "independentes" de longa duração: eu participava, na maioria das vezes, como guia ou coordenador de *pick-up*[25] de passeios ou *tours* oferecidos pela operadora em questão, mas vendidos – sob um sistema de comissões – pelo próprio *hostel* do qual era funcionário. Novamente, a condição de guia[26], como a de *barman* ou recepcionista, me colocava em um

[23] Como frisado, os viajantes "independentes" tendem a escolher seus lugares de hospedagem não somente pela acessibilidade em termos financeiros, mas também por aquilo que oferecem em termos, por exemplo, de experiências. Assim, muitos albergues oportunizam contatos com atividades locais, com ações que fazem parte da vida cotidiana de qualquer morador: abrigam rodas de samba, incentivam a prática de esportes na praia, promovem aulas de dança em suas áreas de convivência etc. Alguns, ainda, desenvolvem produtos como cursos de culinária ou de feitura de *drinks*, com forte apelo local, além de também abrigarem lojinhas de artesanato ou de acessórios de praia. As interações proporcionadas entre os hóspedes, e entre os hóspedes e a "cultura local", são critérios de avaliação caros entre os mochileiros, que podem, com base nisso, indicar ou "queimar o filme" de algum *hostel* em meios aos colegas ou em comunidades virtuais de onde são colhidas informações de viagem. Uma boa posição no que diz respeito a tal avaliação, por seu turno, faz com que o albergue ganhe notoriedade, despontando em relação aos demais concorrentes.

[24] Como funcionário de um albergue, tive a oportunidade de manter contato, primeiramente, com os demais recepcionistas que, em grande medida, também eram viajantes, pessoas que estavam trabalhando ali temporariamente enquanto se organizavam para uma próxima viagem ou mesmo em meio a uma viagem ainda em execução. Contudo, o mais surpreendente foi travar contato com os demais funcionários do *hostel* – arrumadeiras, faxineiras, cozinheiros – e ouvir suas considerações acerca do lugar e, sobretudo, das pessoas que lá se hospedavam. Essa relação mais próxima permitia-me, como dito, ter a real dimensão daquilo que se passava atrás do balcão da recepção, o que incluía relações de afeto, sexuais, conflitos e disputas por cargos, questões salariais, manifestação de preconceitos etc.

[25] As operadoras turísticas oferecem seus produtos para vários albergues, de modo que, em cada atividade, hóspedes de distintos *hostels* são congregados. Para cada uma dessas atividades é preciso organizar um deslocamento, que é feito por meio de vans, a ação de buscar os hóspedes nos diferentes *hostels* chama-se *pick-up*.

[26] Na realidade, como um sujeito não morador do Rio de Janeiro, certamente, eu não reunia as capacidades ideais para fazer o papel de guia. Minha posição, na maioria das vezes, era a de uma espécie de auxiliar, ajudando, sobretudo, em passeios onde o número de turistas era grande. Em algumas oportunidades, no entanto, na falta de

plano de visibilidade que proporcionava uma enorme interação, eu fazia parte de uma espécie de *frontdesk*[27] – ao trabalhar diretamente com os viajantes –, mas com riquíssimos acessos ao que poderia chamar de *backstage* desta "cena" viática.

É válido ressaltar, ainda, a importância de considerar o *cyberespaço* (LEMOS, 2001; RECUERO, 2009) neste experimento etnográfico. Durante todo o processo de pesquisa, visitei inúmeros *sites* e participei, mormente, de comunidades, fóruns e *chats* que tinham como temática principal as práticas de viagem de longa duração[28]. Nos citados espaços virtuais era possível, por exemplo, me deparar com discussões acerca do melhor tipo de mochila a ser utilizado em viagens específicas, como as de esporte, ou sobre que passeios fazer no estilo *off the beaten track*[29] (WELK, 2004) em quase todas as cidades do mundo. Relatos de viagem, sugestões de roteiros e informações sobre como fazer uma planilha de gastos, também, podiam ser acessados.

Como o exercício de "autonomia" (COHEN, 1973; HOTTOLA, 2005; SORENSEN, 2002) no que tange à produção dos deslocamentos é valor capital nas viagens *backpackers*, a presença frequente nesses fóruns e comunidades virtuais torna-se algo quase que imprescindível. Como dito, em tais espaços é possível capitalizar informações, transformando-as em matéria de elaboração de roteiros muito próprios, mas a riqueza de tais espaços não fica aí restrita: há a possibilidade de se inaugurar relações bastante ativas junto aos demais participantes, onde uma dinâmica de trocas de informações mais direta pode ocorrer. Encontros presenciais, bem como viagens conjuntas, são muito comuns a partir dos contatos estabelecidos[30].

Os momentos de estadia prolongada nos albergues, os esforços para acompanhar determinados sujeitos em seus deslocamentos, a inserção como funcionário em um *hostel* e em uma operadora de turismo *backpacker*, bem como a constante presença em espaços

---

um guia, eu me tornava uma espécie de "quebra-galho", trabalhando exclusivamente em espaços com os quais já detinha algum grau de familiaridade, como nos *tours* aos estádios de futebol.

[27] O *frontdesk* é o próprio balcão da recepção. Esse espaço é importante porque ali se dá o primeiro contato entre o funcionário e o hóspede, é ali que uma interação futura, de maior intensidade, pode se inaugurar. No balcão, também, é que são vendidos os *tours* ou que são dadas as informações da cidade ao viajante, é sempre um lugar de bastante comunicação, repleto de gente, por vezes, disputado pelos próprios hóspedes. Contudo, estar atrás do balcão é oportunidade de participar das dinâmicas internas, tomar conhecimento dos acontecimentos sob uma nova ótica, formulando reflexões a partir de outro ângulo.

[28] O *site mochileiros.com* e o *chat* contido na página do guia *Lonely Planet* (http://www.lonelyplanet.com) são bons exemplos.

[29] A expressão *off the beaten track* diz respeito aquilo que é feito de forma a desviar-se do caminho convencional, conhecido, "batido". Nesse sentido, viajantes "independentes", via de regra, procuram atividades que se distanciam dos "caminhos trilhados" pelo turismo de massa, ou seja, atividades *off the beaten track*.

[30] No *site* mochileiros.com (www.mochileiros.com/), por exemplo, é possível achar uma infinidade de fóruns temáticos, havendo um, inclusive, somente para os interessados em fazer uma viagem de carona, além daqueles que buscam promover encontros presenciais entre os membros do *site*.

virtuais relacionados ao tipo de viagem em questão, conformam meus esforços para estabelecer uma estratégia de pesquisa de campo que busca negociar com um "objeto" desterritorializado por excelência. Viajantes cruzam fronteiras, apresentam-se sob uma espécie de "estado fluido", para me apropriar de uma expressão de Bachelard (1996), impossibilitando um projeto etnográfico construído sobre coordenadas fixas, ou a partir de um mapeamento – seja espacial, seja no que diz respeito a relações e contatos – prévio.

O que procuro aqui apresentar, portanto, é uma forma de investigação, um experimento, como já sinalizado, baseado na inscrição do pesquisador em uma "paisagem que se move" (MARCUS, 1994), como não poderia ser diferente por se tratar de uma reflexão acerca de uma prática que não se delimita espacialmente, que não reconhece um único território como seu lugar privilegiado. Assim, ocupei-me em dar forma a uma atuação também móvel, pela qual, de fato, partilhasse dos processos de deslocamento que a mim se apresentavam, investindo na recusa – desse modo – da assunção de uma posição de observação radicalmente destacada, o que me retiraria o contato com o fluxo dos acontecimentos. Esse empreendimento de pesquisa, dessa forma, busca relacionar-se com aquilo que Marcus (2009, 2004) chamou de trabalho de campo *multilocalizado* ou *multissituado*, uma necessidade diante dos "novos arranjos sociais" engendrados nas dinâmicas da contemporaneidade.

Outro aspecto que vale ser salientado neste experimento etnográfico é sua intenção de se configurar de forma dialógica (TEDLOCK, 1979). Na realidade, a pesquisa ora apreciada busca se afastar da aura documental e de um modelo de representação naturalista (CLIFFORD, 2008) que durante muito tempo pareceu informar inúmeras etnografias. O empreendimento de viagens "independentes" de longa duração, nesse sentido, é composto de sujeitos, por sujeitos que elaboram suas próprias interpretações acerca de suas práticas, o que em hipótese alguma deve ser desconsiderado. Aqui, a posição de "informante" é problematizada, ganhando espaço uma outra: a de "interlocutor". Dito de outra maneira, a manutenção de um *status* único em termos de interpretação é deslizada, abrindo-se a possibilidade de expressão de um trabalho confeccionado de modo colaborativo, ou por meio da cumplicidade (MARCUS, 2009), onde as múltiplas vozes que atravessam o "objeto" também são representadas, dando vazão a sua real polifonia (BAKHTIN, 1986).

Por fim, é importante registrar que durante o desenvolvimento do trabalho de campo que permitiu a elaboração desta tese foram feitas 07 entrevistas formais, semi-estruturadas, cada uma com duração entre 30 minutos e 01 hora. As temáticas exploradas em tais momentos referiam-se às motivações para se empreender viagens de longa duração, às

experiências, encontros ou relações que foram contornadas durante os processos de deslocamentos dos sujeitos, bem como a maneira concreta como esses sujeitos organizavam-se para realizar sua prática de mobilidade. Em algumas oportunidades, pelo menos por 04 vezes, pude aproveitar a reunião espontânea (na recepção de um albergue, em um bar ou mesmo em um dormitório, por exemplo) de um pequeno número de viajantes e propor uma espécie de "roda de discussão" sobre o tema das viagens "independentes"; de 04 a 07 mochileiros, normalmente, estiveram presentes nessas "sessões". A dinâmica dessas "rodas" era a seguinte: eu esperava a manifestação de algum dos viajantes reunidos acerca de algo relacionado à sua própria experiência de viagem (a citação de um lugar que gostou de conhecer, a lembrança de uma pessoa com a qual se deparou e partilhou momentos em seu itinerário, um aviso sobre os perigos ou as insatisfações acerca de algum lugar visitado etc.) e, a partir disso, inseria-me na conversa, aos poucos lançando questões como as que foram exploradas nas entrevistas mais formais.

Centenas de conversas informais, sem o uso de gravador – mas, algumas, registradas no diário de campo – foram experienciadas; elas tomaram lugar, em grande parte, nos bares ou cafés dos albergues ou em pontos de encontro à espera de passeios turísticos. Como o tempo dos viajantes nas localidades visitadas tendia a ser curto e com os dias preenchidos por uma série de atividades intensas, tais conversas configuravam-se como valiosas oportunidades de comunicação, exigindo – por seu caráter informal – uma grande esforço de atenção e memória de minha parte. Após essas conversas, o registro no diário de campo era feito assim que possível, no sentido de causar o mínimo de perda em relação à riqueza de detalhes fornecida e à considerável soma de informações presentes nestes "bate-papos"[31].

Todas as entrevistas formais, bem como algumas das "rodas de conversa", foram precedidas por uma sucinta apresentação do trabalho em desenvolvimento e da minha condição como pesquisador. Em alguns casos, a apresentação surtia um efeito interessante: os sujeitos se mostravam mais interessados nas discussões, perguntavam minhas opiniões, dando

[31] Como bem assinala Magnani (2002, p. 17), "o método etnográfico não se confunde nem se reduz a uma técnica; pode usar ou servir-se de várias, conforme as circunstâncias de cada pesquisa; ele é antes um modo de acercamento e apreensão do que um conjunto de procedimentos". E foi, precisamente, o reconhecimento das singularidades de um "objeto" em constante movimento o que me levou a cotejar o uso de técnicas consagradas de pesquisa, como as entrevistas, com conversas informais, "bate-papos" que se davam em lugares, por vezes, até inusitados como uma parada de ônibus ou mesmo um balcão de bar ou café. Foram as circunstâncias desta investigação, portanto, que determinaram a mobilização de estratégias que podem ser consideradas não tradicionais, pouco ortodoxas, mas que – experimentadas com o rigor exigido por uma pesquisa científica – não se furtaram a oportunizar relações de contato que puderam abrigar o exercício de um olhar "de perto" e "de dentro" no que diz respeito à prática de viagem aqui representada.

forma a um debate muitas vezes bastante vivo. Em outros casos, todavia, o fato de apresentar-me repercutia um pouco mais no sistema de relações estabelecidas: parecia que alguns sujeitos, diante de um pesquisador e não mais de um colega de viagem, preocupavam-se em oferecer apreciações demasiadamente elaboradas sobre sua prática de mobilidade. O contato com vários interlocutores, não obstante a quase impossibilidade de outros encontros presenciais, devido aos seus deslocamentos constantes, pôde ser mantido – como destacado – por meio do *cyberespaço*. Desse modo, *e-mail*, *facebook* e *skype*, por exemplo, foram instrumentos propícios às tentativas de perenizar relações que, por natureza, tendiam a ser efêmeras, frágeis.

Explicitadas essas notas metodológicas, os capítulos que se seguem são as expressões dessa experiência de campo junto a alguns sujeitos praticantes das viagens "independentes" de longa duração. Para além do que aqui foi apresentado – uma reflexão de caráter, na realidade, quase que "metaetnográfico", que procurou estabelecer-se sobre os aspectos singulares do estilo de viagem em questão como objeto de investigação e sobre os princípios etnográficos que nortearam este experimento –, o leitor se deparará, na sequencia, com uma tentativa de textualização dos acontecimentos em sua máxima vitalidade, em observância das dimensões dialógicas do mesmo, enfim, um esforço de "inscrição" da prática viática em seu próprio fluxo.

É ainda necessário apontar que, no intuito de lançar mão de uma reflexão mais detalhada acerca das viagens "independentes" de longa duração, fiz a opção de trabalhar, de maneira mais detida, com as experiências de mobilidade de três interlocutores – um brasileiro, uma australiana e um inglês – que realizavam ou tinham realizado, quando os conheci, viagens que ultrapassavam seis meses de duração. Ao optar por trabalhar de forma mais próxima com estes "sujeitos viajantes", se assim os puder chamar, priorizei a construção de um entendimento sobre seus "percursos de ação situada" (BERTEAUX, 2010), ou seja, busquei compreender suas práticas de viagem, também, em relação aos contextos sociais nos quais se inscreviam, tomando a feitura de seus deslocamentos como elemento para pensar lógicas e dinâmicas sociais mais amplas. Foi, utilizando uma expressão de Berteaux (2010), do "mergulho" nas intensidades das atividades desses sujeitos que análises acerca da experiência social contemporânea, portanto, puderam ser elaboradas.

A relação de proximidade estabelecida com os viajantes aqui protagonistas – que significou a instauração de um plano de diálogo não vacilante, inclusive, em termos de enfrentamento de questões íntimas, como sexualidade ou conflitos familiares – propiciou, justamente pelo aprofundamento de tais interações, não apenas reflexões acerca dos aspectos

regulares do estilo de viajar em pauta, mas igualmente sobre as singularidades que residiam nos processos de deslocamento de cada sujeito. Esse cotejamento entre o que é da ordem da regularidade e o que se apresenta sob o registro do singular interpela posturas analíticas absolutizantes: embora os sujeitos das viagens "independentes" de longa duração partilhem estratégias para organizar sua viagem ou mesmo as justifiquem enunciando expressões similares ("liberdade", "aventura" ou "fuga da rotina", por exemplo), o "teor" de cada jornada parece ser conferido de modo muito próprio, sinalizando, então, uma disposição "poética" ou, como afirma Featherstone (1995), uma tentativa de auto-expressão, de mobilização de uma consciência estilizada de si, individualizada, que não pode figurar em segundo plano no que diz respeito às análises sociais contemporâneas.

1.5 Um dentre tantos "roteiros" possíveis: apresentação da estrutura da tese

A presente tese é composta por quatro capítulos. O primeiro deles, intitulado *Backpackers: (des)construindo uma categoria*, cumpre duas funções: uma de contextualização, que se refere a uma espécie de "história social" das viagens, considerando alguns momentos históricos e suas respectivas práticas de deslocamento e; uma de problematização da categoria *backpacker*. Como poderá ser notado, em meados dos anos 1990, esse termo foi cunhado no sentido de ocupar-se da popularização das viagens "independentes" de longa duração. Tal categoria estruturou-se sobre uma série de características regulares presentes nesse estilo de viajar e, de uma maneira ampla, informou os estudos acadêmicos emergentes sobre o tema. Contudo, releituras são propostas devido, sobretudo, à variabilidade do fenômeno em questão, sendo essa principal preocupação do capítulo: não tomar o conceito de *backpacker* ou mochileiro, seu equivalente no Brasil, como algo cego à heterogeneidade de motivações, formas de movimento, ritualidades ou representações associados a essas viagens.

O segundo capítulo, que tem como título *Contexto e Motivações*, busca "reconstituir", primeiramente, o lugar de origem dos três "sujeitos viajantes" que são protagonistas e principais interlocutores desta pesquisa. O objetivo é perceber como esses sujeitos, no bojo de seus próprios contextos sociais, relacionam-se com a temática da mobilidade, tomando o ato de viajar não como algo estranho a suas biografias, mas como elemento próximo, constituinte – inclusive – de suas histórias familiares. A discussão que se desenvolve a partir disso é concernente à afirmação de Creswell (2006, 2009) de que, na contemporaneidade, embora seja apresentada como um direito, a mobilidade é acessada de

forma diferenciada. A segunda parte do capítulo, por seu turno, objetiva compreender as motivações dos sujeitos para empreenderem suas jornadas alargadas. Vivências de rotina, procura por excitações, esforços por aquisição de conhecimento, são algumas das temáticas apresentadas e discutidas a partir das narrativas dos três interlocutores.

O terceiro capítulo, como o título bem adianta (*Direções e Ritmos*), versa sobre a elaboração de itinerários por parte dos "sujeitos viajantes", bem como acerca dos ritmos em que tais deslocamentos são efetuados. Discute-se, de maneira mais concreta, um certo tensionamento dos discursos oficiais (governos e agências de desenvolvimento do turismo) que instituem e legitimam lugares turísticos por parte de uma prática de viagem que visa a consumir de modo "independente" o lugar visitado. É dentro dessa perspectiva de afastamento daquilo que é reconhecido como turístico – e, consequentemente, acessado de forma ampla pelo denominado "turismo convencional" ou "institucionalizado" - que outras "direções" surgem a partir da "criação" ou "inventividade" desses viajantes. Interpelando a prática turística convencional, a "bolha ambiental" evocada por alguns críticos, também maneiras distintas de se deslocar – utilizando os transportes públicos ou mesmo as caronas – emergem como elementos estruturantes do estilo de viagem em análise, sinalizando uma experiência rítmica mais cadenciada, vagarosa e, por isso, mais propícia ao estabelecimento de contatos próximos com as culturas das localidades visitadas.

O quarto e último capítulo diz respeito, inicialmente, aos eventos de *fricção* presentes em uma viagem. Em uma primeira acepção, o termo fricção pode ser tomado como as paragens necessárias no curso de um deslocamento: a utilização de sistemas de hospedagem ou alojamento. Assim, os albergues ou *hostels* tornam-se "palco" de reflexão no referido capítulo, uma vez que estruturam-se como os lugares privilegiados de acomodação dos sujeitos das viagens "independentes" de longa duração. Uma outra noção de fricção, também discutida nesse espaço, refere-se aquilo que determina o fim de uma longa jornada. Assim, os eventos apontados pelos interlocutores dessa pesquisa como os finalizadores de suas viagens configuram importante matéria de reflexão no sentido do entendimento de sua prática, assim como apreciações acerca de suas experiências de retorno às comunidades de origem. O modo como se autodenominam é o último tópico desta tese, relacionando-se ao que foi discutido, sob uma ótica mais teórica, no primeiro capítulo. A ideia, considerando os discursos dos próprios viajantes, é a de que *backpacker* é uma categoria atualmente bastante utilizada pelo mercado turístico, mas que pouco envolve reconhecimento ou uso êmico.

Feita essa sucinta apresentação, gostaria de finalizar essa introdução informando ao leitor que todos os capítulos dessa tese são precedidos por excertos retrabalhados de meu

diário de campo, extratos refletidos de meus cadernos. O objetivo de tais fragmentos é oferecer uma espécie de descrição vívida não apenas de determinadas cenas componentes dessa experiência de pesquisa, mas igualmente de dividir dúvidas e angústias que se interpuseram no curso desse processo investigativo. Assim, para além de uma simples ilustração de eventos ou mesmo de um desejo de publicação de "intimidades não censuradas" (WEBER, 2009), o que se apresenta é mais uma tentativa de representar a pesquisa em seu fluxo, em suas próprias "desarrumações" e "desconcertos" de diversas naturezas. Dito isso, só me resta reafirmar o convite para que o leitor ingresse nessa *viagem*, feita por múltiplas vozes, interpostas e cruzadas em uma pluralidade de lugares. Como bem sugere a música tema do filme *Easy Rider*, apontado por um dos viajantes que conheci como um dos elementos motivadores de sua longa jornada: é hora de ligar o motor e dirigir-se para a estrada em busca de aventura[32].

[32] Na letra original, composta em 1968 pela banda *Steppenwolf: Get your motor running, head out on the highway, looking for adventure.*

2 *BACKPACKERS:* (DES) CONSTRUINDO UMA CATEGORIA

"I know, I know for sure
That the life is beautiful around the world
I know, I know it´s you
You say 'Hello', and I say 'I do'."
(Around the world, Red Hot Chili Peppers)

Nick, Sarah e eu, descansávamos no terraço após uma bem-sucedida aventura na cozinha do albergue. Era uma noite de abril, sem nuvens, e um vento agradável soprava, contribuindo para experimentarmos um verdadeiro elogio à preguiça. Sarah – uma alemã esguia, de vinte e poucos anos, que de tão loira parecia ter cabelos brancos –, logo tomou conta de duas cadeiras, fazendo uma espécie de maca para deitar de barriga para cima com o pretexto de observar melhor o céu; Nick – um inglês ruivo, já nos seus quarenta anos, detentor de um enorme cavanhaque que parecia tentar compensar sua calvície – sentou-se no chão, encostando-se na junção da piscina com o bar, tragando um cigarro artesanal; enquanto eu tomei assento em um castigado banco "manco", mais perto do parapeito, no sentido de observar o movimento da rua, o vai e vem dos pedestres, das pessoas, já conhecidas ou ainda desconhecidas, que entravam e saiam do nosso lugar de hospedagem.

Entre uma tragada e outra, Nick sacou do bolso da bermuda uma pequena gaita vermelha, emitindo sons ainda sem muita coordenação, porém agradáveis, mesmo assim. "Ainda estou esquentando", disse ele em tom jocoso. Sarah, por um breve momento, pôs em suspenso sua preguiça para tentar buscar, numa surrada bolsa de pano, um caderninho de notas e uma caneta. "Aqui se encerra a minha jornada, mais do que nunca eu quero deixar registrado meus momentos!", falou ela, como se nos devesse alguma explicação. Eu continuava no balanço do meu banquinho "manco", dividindo minha atenção entre meus companheiros e o que se passava lá embaixo: luzes, buzinas, gritos, campainhas, isso tudo me afetava tanto quanto os bocejos de Sarah ou o cheiro forte do cigarro de Nick.

Nós havíamos nos conhecido no dormitório misto, composto por oito camas, que iríamos dividir. Após um rápido cumprimento, um silêncio de pouca duração se estabeleceu: sendo Nick o mais "despachado" entre nós, nenhum ambiente ficaria indiferente a sua presença. Oferecendo-nos balas de hortelã, o ruivo logo nos contou o motivo de estar no Rio de Janeiro; ele pedira uma licença não-remunerada de seu trabalho, como bancário, para poder "desfrutar", como ele mesmo ressaltou, sua "solteirice tardia": Nick tinha acabado de se

separar e, estimulado por amigos, achou que um tempo longe, vivendo outras experiências, poderia lhe ser importante. A América do Sul era o terceiro continente que o inglês visitava em uma viagem que duraria, de acordo com suas expectativas, pelo menos 08 meses.

Sentada na borda de sua cama, tentando "desempacotar" sua enorme mochila vermelha, Sarah aparentava certa surpresa diante das colocações de Nick. No entanto, a alemã, entre uma tentativa e outra de desamassar suas roupas, também se pronunciava quanto às suas razões para estar em trânsito. O compartimento superior de sua mochila, repleto de broches – na verdade, bandeiras de países visitados – já anunciava que sua jornada não tinha sido curta. Ela estava na estrada por quase um ano, especialmente trafegando por países de língua castelhana; sua idéia era reunir em uma única experiência a celebração de um momento de independência – pós-universidade, antes de adentrar ao mercado de trabalho – e a aquisição da fluência em uma nova língua.

A seta agora apontava para mim, mas antes que pudesse apresentar meus motivos, que diferiam muito dos de meus companheiros, um grupo de israelitas chegou ao quarto, eram os outros cinco hóspedes que faltavam para completar a "tripulação" do dormitório. Quase os agradeci pela interrupção, penso que, naquele momento, não saberia dizer o que realmente me levava a estar ali. Como formavam um grupo que já se conhecia, a interação foi de pequena intensidade, reduzida a alguns acenos e cumprimentos de cabeça; a fome chegava para nós, e a idéia do jantar, acima mencionado, foi proposta por Sarah, fazendo-nos deixar nossos "aposentos" rumo à cozinha coletiva localizada no térreo do velho prédio cinza de quatro andares.

Macarrão tinha sido a pedida, "um alimento útil para quem está viajando por muito tempo", justificou Sarah, complementada – quase que de imediato – por Nick: "é muito útil mesmo, é bom, dá energia e, acima de tudo, é barato!". O "panelão" de massa com molho de tomate, portanto, era o responsável por nossa letargia no terraço, uma espécie de "ode à moleza", somente dissipada quando Nick – sempre ele – socou de volta a gaita no bolso da bermuda, levantando-se bruscamente, ao passo em que dizia: "Vamos! Eu tenho medo de perder o que existe por aí!".

2.1 Caracterizando uma prática de viagem

Nick e Sarah, como pode ser notado, decidiram empreender suas viagens informados por motivos bastante distintos. O inglês, por exemplo, parecia encarar a viagem como uma possibilidade de suspensão do sofrimento experimentado diante do divórcio. Era a

vontade de estar distante de casa, daquilo que o fazia lembrar de sua "vida passada", como ele mesmo explicitara, basicamente, o que o mantinha em trânsito. A alemã, por seu turno, aparentemente, depositava em sua viagem o desejo de vivenciar um período de autonomia e independência antes de regressar ao seu país e procurar assumir um lugar no contexto do mercado de trabalho. No entanto, tais desejos não se manifestavam solitariamente, eles andavam de mãos dadas com a preocupação de se adquirir "algo" durante o seu processo de deslocamento: a fluência em outra língua.

Embora consideravelmente distantes em termos de motivação, idade, gênero e nacionalidade, sobre Nick e Sarah, se atentarmos para alguns detalhes de seus processos de deslocamento, talvez possa ser dito que existe certo grau de partilha, qual seja: a maneira de *praticar* suas viagens. É essa "regularidade da prática" – uma "forma", baseada em um conjunto de interações, de se fazer o deslocamento que encontra eco na experiência de Nick e Sarah, e, igualmente, na de outros tantos sujeitos –, o que permitiu a emergência de categorias e conceitos como produtos do esforço para se compreender um tipo de "experiência turística"[33] (COHEN, 1972) que buscava distinguir-se do modelo de turismo calcado, principalmente, na compra de *pacotes*, assim como na quase completa ação mediadora das agências turísticas.

A necessidade de se pensar sobre a natureza da "experiência turística" presente nos processos de deslocamento de pessoas como Nick e Sarah, portanto, se dá justamente porque não somente Nick e Sarah empreendem este tipo de viagem: a partir, pelo menos, das últimas duas décadas do século passado, um grande número de pessoas "cai na estrada" reclamando uma prática que é, em linhas gerais, tracejada por uma maior disponibilidade de tempo para se estar em trânsito, contornada por um orçamento limitado e colorida por uma disposição flexível no que tange aos arranjos da própria viagem. Antes concebidas como expressões de comportamentos marginais, concretizadas por sujeitos desenraizados (O´REILLY, 2006), esse tipo de experiência de viagem vem ganhando popularidade e, assim,

[33] Em meados da década de 1970, o sociólogo israelense Erik Cohen (1972) – motivado pelo crescente número de sujeitos que viajavam por prazer, bem como pelo significativo aumento de países e regiões visitadas por tais sujeitos – publicou um artigo intitulado *Toward a Sociology of International Tourism*. Naquele texto, E. Cohen buscou formular uma "abordagem teórica geral" sobre o fenômeno do turismo internacional, considerando, principalmente, as relações entre os turistas e a indústria turística estabelecida e as relações entre os turistas e as comunidades anfitriãs, comunidades que os hospedavam. Diante de tal esforço analítico, Cohen (1972) depreende a ideia da impossibilidade de se tomar a experiência turística como algo único, da ordem da homogeneidade, realçando a *variabilidade* de tal experiência. Em momento ulterior desta tese, o trabalho pioneiro de E. Cohen e suas repercussões no que diz respeito à prática de viagem aqui estudada serão objetos de maior atenção.

chamando atenção de estudiosos e também de atores localizados no bojo do mercado turístico e das estruturas governamentais, em sentido mais amplo.

Indubitavelmente, a história das viagens atravessa e, em determinados momentos, até consubstancia-se com a própria história dos povos. Como realidade, metáfora ou ficção, em maior ou menor intensidade, os deslocamentos – em todas as épocas – figuraram nos horizontes das práticas humanas, como bem assinalou Ianni (2000). Desde os tempos pré-históricos, por exemplo, o homem movimenta-se em busca de alimento e abrigo; procurando, no ato de *deslocar-se,* outras formas de "habitar" o mundo no sentido de satisfazer suas necessidades de sobrevivência e defesa (YASOSHIMA; OLIVEIRA, 2002). Tal recorrência, inclusive, talvez seja o que permita a afirmação, conforme Maffesoli (2001), de que a viagem apresenta-se como uma espécie de "estrutura antropológica", um componente indissociável dos processos humanos que emerge, com frequência, a despeito de tentativas, no curso da história, de celebrações ou imposições de gregarismos[34].

[34] A despeito da tendência de certos grupos permanecerem nas cercanias dos territórios que habitavam, os deslocamentos na Antiguidade, de acordo com Assunção (2012), foram comuns. Os motivos principais para a circulação dos indivíduos estavam associados ao comércio, à migração em busca de melhores condições de vida e à religiosidade. Dentro desse contexto, as civilizações da Grécia e de Roma merecem ser realçadas pelo fato de contribuírem para o desenvolvimento de meios de transporte e, consequentemente, para organização de viagens (REJOWSKI, 2002). No caso da Grécia, o mar – considerado um enorme rio que "contornava os limites do mundo" (ASSUNÇÃO, 2012, p. 3) –, embora perigoso e relacionado ao medo por ser desconhecido em sua totalidade, foi um dos principais canais de deslocamento não só de pessoas, mas de mercadorias, objetos, enfim, produtos que configuravam o comércio da época. O relevo montanhoso do território grego, que dificultava as interações por vias terrestres entre as cidades-estados, pode ser interpretado como elemento motivador para o estabelecimento de uma sólida infraestrutura portuária, onde se destacava o porto de Atenas (Pirineus). No que diz respeito à civilização romana, os deslocamentos, mais que vividos como possibilidades, foram exigidos. A necessidade, como afirma Assunção (2012, p. 5), de se "controlar uma vasta extensão territorial abrangendo parte da Europa, Ásia e África" impeliu os administradores a priorizarem a elaboração de condições de facilitação da mobilidade. Ou seja, ao constituir-se como um império, Roma demandava especial atenção no que tangia à circulação de pessoas e bens: as viagens frequentes de comerciantes, tropas e funcionários do governo, assim, compromissavam a governança local com o oferecimento de uma infraestrutura, terrestre ou marítima, capaz de atender esses fluxos intensos. Já sobre o período medieval, por exemplo, como assinala Franco Júnior (2001), é preciso observar que, não obstante o reconhecimento de uma retração comercial, a idéia de uma fixação generalizada dos homens não pode ser de todo sustentada. Segundo o autor, outras modalidades de deslocamento – as, sobretudo, de caráter migratório – tiveram lugar destacado no decurso da Idade Média. Nesse sentido, é que esforços tendem a ser envidados para a problematização de uma imagem tradicional acerca do medievo pautada, unicamente, em ideais como os de enraizamento ou extremo gregarismo. Para ressaltar esse espaço ambíguo que as viagens ocupam dentro da estrutura social medieval – ora sendo, realmente, decisivo um processo de fixação e trabalho junto à terra; ora sendo a mobilidade incentivada com intensidade –, duas figuras que residem no imaginário da época talvez possam ser evocadas: a primeira é uma "maravilha" da idade média, o *castelo* e; a segunda é um "herói" da mesma época, o *cavaleiro* (LE GOFF, 2009). O castelo, nesse jogo metafórico, sinalizaria o gregarismo presente no mundo medieval, uma construção que abrigaria um considerável número de pessoas, solene e impassível diante das invasões, ele defende – portanto – de violações um lugar. Por seu turno, o cavaleiro representaria a errância que – mesmo à serviço de uma fixação de certa ordem, como aconteceu nas Cruzadas – não cessa em termos de existência no mundo humano. Desse modo, ele acenaria com o fluxo, com a possibilidade da transposição de fronteiras, com o incessante ir e vir, o que atribui o caráter apenas relativo do declínio das viagens na temporalidade em questão.

Contudo, a posição de admitir a indelével presença da viagem na experiência dos homens – chegando ao limite de compará-la, como fez Fernandez Fuster (1978), a uma possessão praticada por um tipo específico de demônio, o "demônio da viagem"[35] –, embora seja válida, demanda uma considerável dose de atenção. Desse modo, ainda sob a metáfora da possessão, é necessário identificar os traços desse "demônio da viagem", que, na realidade, não se configura como único e extemporâneo; ao contrário, ele ganha suas formas diante dos contornos específicos de cada tempo. Diante do exposto, movimentando-se sobre o desejo de compreender a prática de viagem efetuada por sujeitos como Nick e Sarah é que, em meados dos anos 1990, o estudioso australiano Philip Pearce elaborou aquela que seria a categoria mais amplamente empregada no que diz respeito à temática em questão, a saber: a categoria *backpacker*.

Para formular tal categoria, Pearce (1990) se ateve a certas "chaves sociais" e "características de comportamento" que, segundo ele, por serem recorrentes, possibilitariam a "captura da essência do emergente fenômeno *backpacker*" (PEARCE, 2007, p. 39). Considerando isso, cinco critérios surgiram enquanto bases de sua definição para tal experiência turística, o que passo agora a descrever, todavia, não sem cotejar com a própria experiência de viagem por mim partilhada com os interlocutores já conhecidos Nick e Sarah. É importante perceber, ainda, que a categoria de Pearce surgiu no meio acadêmico australiano, mas logo foi largamente aceita, inclusive, pela própria indústria turística que, mais tarde, veio a reconhecer os *backpackers* como uma espécie de "nicho de mercado", de "segmento", que também poderia ser economicamente rentável[36] (PEARCE; LOKER-MURPHY, 1995).

Debruçando-se sobre as trajetórias de Nick e Sarah, é possível perceber o empreendimento de uma viagem que não se limita aos períodos regulares, convencionais, de

[35] A citação na íntegra de Fernandez Fuster (1978, p. 565), ainda permite refletir acerca da possibilidade das viagens serem tomadas como chave de compreensão para processos mais amplos na vida dos indivíduos. Para o autor, os deslocamentos não configuram um mundo à parte nas trajetórias dos homens; eles, na realidade, interagem com as demais dimensões do mundo humano, interpelando o próprio modo de existir dos sujeitos. Assim, filosofa Fuster: "o homem tem se encontrado sempre em seu lento caminho com o 'demônio da viagem', e este o tem possuído. É provável que, em muitas ocasiões, a razão do 'ser' se tem confirmada por uma base cartesiana: 'viajo, logo existo'; com o qual o deslocamento se relaciona com todas as demais atividades vitais".

[36] Em outro momento do presente trabalho, o "transbordar" da categoria *backpacker* para além dos "muros acadêmicos" será retomado como objeto de reflexão. Na realidade, tal ultrapassagem vai abrir um canal para a manifestação de certa "ambivalência" no que concerne à tal prática, sobretudo se considerada a sua associação ao mercado turístico. No entanto, o que interessa, pelo menos por agora, é pontuar a importância da "inauguração" de uma discussão acerca do tema a partir da elaboração e do uso da categoria *backpacker*. Embora, para muitos, a citada categoria apresente-se como algo bem distante daquilo que ocorre, de fato, no nível da prática, ainda faz-se mister detalhá-la, uma vez que outros constructos teóricos – conceitos e categorias – que objetivam compreender o fenômeno em questão, de uma forma ou de outra, ora reconhecendo aproximação, ora reivindicando afastamento, dialogam com essa primeira intenção de entendimento.

férias; tampouco, seus deslocamentos tomam lugar durante simples fins de semana ou feriados. Tanto o bancário inglês quanto a estudante alemã possuem uma maior disponibilidade de tempo para estar em trânsito, sua **jornada é contada por meses** e não por dias. Essa modificação nas unidades de contagem – são os próprios Nick e Sarah que afirmam estar viajando por meses – é talvez sintomática de um processo de deslocamento que tem o desejo de uma experiência temporal mais alargada como um dos principais fundamentos. Assim, o tipo de viagem empreendido por Nick e Sarah distingue-se por sua **dilatada duração**, sendo essa **disponibilidade de tempo** um dos critérios evocados por P. Pearce para caracterizar a experiência *backpacker*[37].

É válido ressaltar que, em muitos casos, essa disponibilidade de tempo para se estar em trânsito implica, também, em um alargamento no sentido do cruzamento de fronteiras. Sarah, mesmo priorizando trafegar entre países de língua castelhana, cruzou, durante seu quase um ano de estrada, diversos países e regiões. O mesmo ocorreu com Nick: não custa lembrar que a América do Sul já era o terceiro continente visitado durante sua deambulação. E dentro dessas ações de mobilidade, muitos **contatos foram travados**, **diversas relações foram estabelecidas**. Sendo essa **experiência do contato**, da comunicação, do conhecimento, sobretudo, daquilo que lhe é diferente, outro dos critérios levantados por Pearce em sua tentativa de definição da prática *backpacker*.

Para se manter viajando durante um longo período, para se continuar a cruzar fronteiras e estabelecer contatos, é preciso prestar atenção, também, no **orçamento que se dispõe durante a viagem**. É nesse sentido, por exemplo, que Nick ressalta outra qualidade do macarrão no que tange à alimentação do viajante: ele é nutritivo, confere energia, mas também é barato, pode ser conseguido por um baixo custo. Dialogando com Pearce, talvez o mesmo raciocínio sirva em relação às escolhas dos sistemas de hospedagens e às maneiras de se viajar: segundo o estudioso australiano, os *backpackers* tendem a **preferir acomodações e transportes mais baratos** com o intuito de potencializar os usos de seu orçamento, sendo esse o terceiro critério mobilizado pelo pesquisador em sua definição. Desse modo, quartos

[37] A literatura sobre turismo *backpacker* no Brasil, ao contrário de países como Austrália, Nova Zelândia e Israel, por exemplo, ainda é escassa. Contudo, alguns estudiosos da área do turismo, como Oliveira (2008), vêm envidando esforços, sobretudo, na tentativa de compreender o "perfil deste segmento de turistas" no que diz respeito ao Brasil enquanto destino de suas viagens. De seu trabalho, assim, pode ser derivada uma possível tradução do termo *backpacker* para a língua portuguesa: "mochileiro". Embora, como se verá adiante, tal relação de tradução entre *backpacker* e *mochileiro* não seja aceita consensualmente por um considerável número de sujeitos viajantes, é fato que a expressão vem ganhando popularidade no país, sendo cada vez mais adotada e difundida na medida em que o mercado turístico interno, acompanhando o que já acontece no exterior, percebe o potencial econômico do citado "nicho".

coletivos, *campings* e, principalmente, albergues (*hostels*), bem como trens e ônibus pertencentes às redes públicas locais, são objetos de consumo comum entre os *backpackers*.

Entretanto, os espaços de acomodação, predominantemente coletivos, cumprem outra função além de reduzir os custos para se pernoitar em algum lugar. Sendo coletivos, eles funcionam também como espaços de troca de informação, onde se estabelece a experiência de contato já mencionada. Diante das informações partilhadas nesses lugares de acomodação – *campings* e *hostels*, por exemplo –, cuja maior frequência é de outros sujeitos que também estão em trânsito, um viajante se "capitaliza" e define ou re-define seus planos de viagem. Essa **volatilidade dos planos**, essa **flexibilidade** definida, fundamentalmente, por um tipo de gerência da **experiência de trânsito que busca ser a mais independente possível** – evitando, como dito, as mediações de agências turísticas, por exemplo –, é outro dos critérios utilizados por Pearce em seu percurso de definição da experiência *backpacker*.

Quando pergunto a Nick sobre seus planos de viagem para depois do Rio de Janeiro, ele apenas me responde: "O plano é não ter planos!". Contudo, depois de Sarah narrar sua experiência na região costeira do estado, dando ênfase na descrição de lugares que para ela se tornaram marcantes, ele complementa: "Estou pensando, agora, em ir para Búzios ou Ilha Grande". E faz-se necessário destacar que essa troca de informações gerando uma mudança de planos parece não ter ocorrido apenas uma única vez na viagem de Nick ou Sarah, em muitas ocasiões – através das informações e dos contatos estabelecidos – pontos de um itinerário, mesmo que organizado de forma bastante frouxa, foram suprimidos enquanto outros tantos foram acrescentados.

A troca de informações, a experiência do contato, o alojamento em sistemas de acomodação coletivos, em sua maioria, de baixo custo, bem como a grande disponibilidade de tempo, permitem que os viajantes se engajem em atividades que muitas vezes esquivam-se, por exemplo, dos percursos já consagrados de visitação de determinadas cidades. Tal **engajamento em atividades informais** é, portanto, o último critério do qual P. Pearce lança mão no seu esforço de entendimento da prática *backpacker*. Hospedado no albergue carioca em que a conheci, Sarah também teve a oportunidade de conhecer outros sujeitos, logicamente. E com eles, organizar suas próprias expedições no sentido de explorar a cidade, o que muitas vezes consistia em "esquecer" determinados pontos indicados por agências turísticas, constituintes incontornáveis dos pacotes vendidos por tais empresas. A interpelação, desse modo, da formalidade construída por determinados atores da indústria do turismo – implicando o **engajamento em atividades mais informais, mais próximas às dinâmicas locais** – é, para Pearce, o quinto critério definidor da prática em questão.

A categoria *backpacker* – retomando – emerge, então, de um contexto marcado pela proliferação de viagens:

a) efetuadas por sujeitos que buscam organizar seus deslocamentos no sentido de evitar as ações mediadoras das agências turísticas, colocando numa posição de centralidade a disposição para se empreender uma jornada flexível;

b) conformadas por uma considerável disponibilidade de tempo, alongando-se em meses ou anos e não em dias;

c) preocupadas em estabelecer contatos com distintos sujeitos, sejam eles outros viajantes, sejam eles habitantes dos lugares visitados, durante a experiência de trânsito;

d) exercidas numa constante atenção com orçamento disponível, justamente, para tentar se manter viajando por períodos mais dilatados e;

e) povoadas por engajamentos em atividades informais, onde se localiza certa tendência em valorizar as dinâmicas locais mais que atividades formais, estruturadas ou já estabelecidas previamente.

Como pesquisador australiano, as empirias privilegiadas de P. Pearce foram países como Nova Zelândia e outros localizados no Sudeste Asiático, além, obviamente, da própria Austrália. Interessante perceber que tal região, desde as décadas de 1960 e 1970, apresenta-se como destino desejado por sujeitos que buscavam sair, como afirma Welk (2004), da "trilha batida", composta por regiões já bastante acessadas por grupos de turistas[38]. Assim, tal região comportou-se, e ainda comporta-se, como "destino *backpacker"* sensivelmente desejado não somente por suas potencialidades naturais, por suas belezas paisagísticas, mas também porque representava aventura, distância e diferença. Se considerarmos, ainda, determinados períodos de crítica social – como os movimentos de contestação, por exemplo, organizados por alguns jovens americanos às políticas de consumo e armamentistas que tiverem lugar nas mencionadas décadas –, sobretudo, o Sudeste Asiático apresentou-se como possibilidade de

[38] Como mencionado, as experiências turísticas diferem-se entre si, não podendo ser tomadas sob uma única concepção, portanto. No que diz respeito à experiência de viagem *backpacker,* segundo Welk (2004), a sua possibilidade de definição reside, em grande parte, na construção de uma identidade que para se estabelecer deve realçar alguns contrastes. É nesse sentido, por exemplo, que ser *backpacker* – algo que será mais delicadamente discutido ao longo desse trabalho – é diferente de ser *turista* porque, dentre outras coisas, objetiva-se trilhar um caminho ainda não "batido". Essa atitude de se fazer uma jornada evitando lugares ou caminhos já incorporados aos programas das diversas agências turísticas – estar, pois, *off the beaten track* –, assim, apresenta-se como um forte elemento de distinção. Uma praia solitária, um lugar remoto de difícil acesso, uma pequena vila não dotada da estressante rotina das grandes cidades, são exemplos dessa busca por se estar fora dos caminhos conhecidos, o que implica o estabelecimento de relações com noções – que mais adiante serão melhor exploradas – como as de *exclusividade*, *solidão* e até *risco.*

"alienação" de suas sociedades de origem (COHEN, 1973, 2004), representando uma espécie de lugar ideal para onde "escapar"[39].

Entretanto, ainda mais importante é dar-se conta como todo esse esforço por explorar certa "potência crítica", por exemplo, dirigida aos modelos de consumo turístico próprios do Ocidente – uma experiência turística demasiadamente mediada, contornada significativamente por um senso de familiaridade que, no limite, poderia implicar na vivência da experiência de deslocamento a partir da inserção dos sujeitos viajantes em "bolhas ambientais", com a função máxima de os proteger de qualquer "espasmo" de novidade ou diferença – passa a ser elemento motivador da emergência de um segmento de mercado, hoje em dia, minuciosamente trabalhado e explorado. A constatação de que os *backpackers* também movimentam a economia – e talvez, por passar um longo tempo viajando por um mesmo país ou região, o façam de uma maneira bem intensa – fez-se com que, como dito, atores de mercado e de governo também se mobilizassem em termos de conferir-lhes uma maior atenção.

Como ilustração do argumento acima destacado, poderíamos evocar o caso da Austrália: apercebendo-se da importância, em termos econômicos, das viagens *backpackers*, o governo resolveu, através de seu "federal *Department of Tourism*" alocar, ao longo de 4 anos, começando no ano de 1993, o valor de AUS$ 4 milhões para desenvolver o "mercado *backpacker*" no país (PEARCE; LOKER-MURPHY, 1995). Como salientado, enquanto destino procurado desde décadas anteriores por sujeitos que buscavam sair da "trilha batida" do turismo no Ocidente, a Austrália despertou atenção e sobre o país foram publicados inúmeros guias de viagem, elaborados programas de TV, organizadas mostras fotográficas, o que tornou a região ainda mais popular. Com tal incremento nas visitas, uma série de redes de

[39] Nos finais da década de 1960, o sociólogo americano T. Roszak (1984) tomou para si a tarefa de buscar compreender aquilo que chamou de um conflito geracional "singularmente crítico". Segundo o autor, ocorriam em tal época manifestações de "dissensões radicais" e "inovações culturais" cujas bases situavam-se na crítica do modelo tecnocrata americano. Os protagonistas de tais movimentos de contestação, os segmentos jovens da sociedade, assim, interpelavam as dinâmicas de uma sociedade industrial que alcançava o ápice de sua "integração organizativa": noções de eficácia e segurança social, bem como de planejamento e coordenação de ações em larga escala, eram os principais "alvos da crítica". À esta racionalidade tecnocrata, lançando mão de movimentações nos mais diversos âmbitos artísticos e culturais, é que os jovens americanos começaram a se opor, sendo uma de suas ações críticas a aproximação da "cultural oriental", o que representava uma alternativa ao "modelo de vida" próprio do mundo Ocidental: demasiadamente racional, belicista e consumista. Com a citada aproximação, um grande número de sujeitos começa a tomar a "viagem" também como uma experiência de interpelação, executando um processo de afastamento, de "alienação" deliberada, de sua própria sociedade de origem. Diante disso, como visto, é que o "Oriente" passa a ser destinação enormemente desejada, assim como torna-se palco de diversas experimentações coletivas e individuais: como o estabelecimento de "comunidades alternativas" e consumo de drogas. Para uma discussão mais aprofundada sobre a influência da "cultura oriental" no período em questão, ver S. Hall (1968), sobretudo, quando o pensador aborda as presenças da noção de "misticismo" e das práticas de "retiro" e "arcádia pastoral", especificamente, entre os *Hippies*, uma das "formas de vida" que figuravam entre o segmento jovem dos anos 1960.

hospedagem foram sendo estruturadas, bem como pequenas empresas especializadas em oferecer *tours* desenvolvidos especificamente para o que Pearce denominou de turistas *backpackers* começaram a emergir[40].

No bojo dos esforços do governo para desenvolver o citado mercado, surgem ações – como o *Strategic Plan for Developing the Backpacker Travel Market* e a *National Backpacker Association*[41] – que promovem a saída do conceito elaborado por Pearce do contexto acadêmico. E, nesse sentido, duas pontuações, a meu ver, merecem destaque: a primeira, visa a tornar claro que, embora Pearce tenha desenvolvido o conceito *backpacker*, outros tantos movimentos compreensivos também foram dirigidos às experiências turísticas, e, sobretudo, àquela que buscava distinguir-se daquilo que Cohen (1972) chamou de "turismo institucionalizado", como, em certo sentido, é apresentada a experiência *backpacker*. O segundo ponto, talvez o mais importante, diz respeito à maneira como os próprios sujeitos que empreendem aquilo que Pearce denomina de turismo *backpacker* se reconhecem. Diante da associação do referido termo com as dinâmicas de mercado, por exemplo, muitos sujeitos com os quais travei contato durante meu trabalho de campo evitam se autodenominar *backpackers*.

Considerando, ainda, as pontuações anteriores, a configuração de dois exercícios explicativos – que, na realidade, informam-se mutuamente – faz-se necessária. Pensar a categoria *backpacker* enquanto produto de um processo de *tipificação*, se quisermos dialogar com A. Schultz (2012), por exemplo, no qual a "experiência rotineira" da viagem – desconsiderando o aparente paradoxo – é matéria principal, indubitavelmente, é atividade de

[40] Uma das empresas mais conhecidas, dentro desse contexto, é a *OZ Experience*, cuja atividade consiste em desenvolver *tours* "ao gosto" dos sujeitos viajantes. Assim, levando em consideração o tempo e os desejos relacionados ao que se quer fazer, por parte dos clientes, a *OZ* oferece pacotes "flexíveis" compostos por acomodação, transporte e visitação aos lugares que "*must-see"*, aqueles que "não podem deixar de ser vistos" na Austrália. Bastante famoso, também, é seu sistema de transporte, uma vez que permite que os sujeitos "saltem" à qualquer altura, podendo "embarcar" no próximo ônibus quando novamente tiverem vontade de seguir viagem. Outra empresa que merece realce, nesse sentido, é a *Tribal Travel*, especializada, sobretudo, em oferecer "*tours* de aventura", tais como: mergulho na "Grande Barreira de Coral", aulas de *surf* ou mesmo saltos de paraquedas. No que concerne à acomodação, um bom exemplo é a rede *Base*, que busca ultrapassar o conceito de "*budget accomodation*", acomodação de baixo custo, oferecendo "altos padrões de serviço" e "facilidades" para os *backpackers* que buscam não só a Austrália, mas também a Nova Zelândia, como destino. É válido frisar que a rede *Base* pertence à célebre rede de hotéis *Accor*, o que torna claro o movimento cada vez maior de parte da indústria turística no intuito de explorar a viagem *backpacker* também como um possível "nicho", como já assinalado. Para maiores informações mais detalhadas sobre as empresas citadas, acessar: http://stayatbase.com/; http://www.ozexperience.com/;http://www.tribaltravel.com.au/Default.aspx?tabid=407;http://accorhotels.com.au/about-accor.

[41] Na sequência das referidas ações, uma série de outros planos – buscando conhecer, por exemplo, as bases socioeconômicas dos viajantes *backpackers*, seus critérios para o planejamento de rotas e itinerários, seus processos decisórios no que tange à escolha de uma destinação, assim como seu "poder de compra" - incrementam-se ao longo dos anos. O reconhecimento do *backpacker* como consumidor será tão amplo que estratégias para o desenvolvimento do mercado ocupar-se-ão das potencialidades singulares de cada região da Austrália, por exemplo, elaborando planos de ação específicos, travando uma relação cada vez maior entre mercado e políticas governamentais de incentivo à exploração de tal prática de viagem. Para mais sobre o tema, ver: *Australian Tourist Commission* (1995); *Backpacker Tourism Action Plan* (2009); *Tourism NT* (2006).

suma importância. Operando no intuito de observar as regularidades das práticas de viagem, os contornos recorrentes de uma maneira de viajar partilhada entre Nick e Sarah e por mais um grande contingente de sujeitos, Pearce (1990, 2007) contribuiu para tornar tal fenômeno mais inteligível. No entanto, esse processo de tipificação, tributário de generalizações, constitui-se, obviamente, como um exercício sempre "atrasado" em relação ao seu referente: a dinâmica das práticas sociais[42]. É, justamente, sob essa perspectiva, que a elaboração de Pearce – mesmo sendo ainda deveras utilizada – sofre críticas, é alvo de tentativas de desconstrução, ajustamentos ou acusações de falência. Em suma, a realidade dinâmica da prática das viagens *backpackers* parece reduzir a amplitude do próprio conceito *backpacker*.

Outros esforços cognitivos, então, encontram seu lugar no que tange ao tratamento da questão. Outras vozes atravessam o conceito, realçando – nesse caso específico –, inclusive, a impossibilidade de se encontrar uma categoria adequada para se dar conta de um processo – a prática de viagem – que, na realidade, é "algo" móvel por excelência. Diante disso, autores como Cohen (2004) e o próprio Pearce (2007), reavaliando seus contributos, acenam para a urgência de se encarar a prática *backpacker* como algo que não se presta ao jugo das homogeneizações, como um tema assumidamente "controverso" (COHEN, 2004), constituído genuinamente por uma pluralidade de diferenças que podem ser observadas nas motivações plurais para se empreender uma viagem, mas que também residem nas maneiras de se praticar o deslocamento (os lugares a visitar, onde se hospedar, com quem se relacionar etc.), antes concebidas sob a ótica da generalização.

Portanto, longe de ser um "manifesto de rendição", a assunção da diferença enquanto constituinte desta prática é um desafio que funciona, no limite, como uma exortação reflexiva. O que Noy (2007) propõe, então, é uma abordagem que leve em consideração o caráter concreto das viagens desses sujeitos, algo que não se pode fazer esquivando-se de procurar compreender o papel dos diferentes *backgrounds* culturais, políticos, sociais e até religiosos que conformam a prática *backpacker*. Somando-se à tal iniciativa, é preciso ter em mente que buscamos interpretar práticas que já são, como diz Thompson (1995), territórios

[42] A "experiência rotineira", "mundana", aquilo que é partilhado pelos indivíduos, aquilo que os sujeitos tomam como "natural" e "garantido", de acordo com Teixeira (2000), é para A. Schultz (2012) o objeto por excelência das Ciências Sociais. A partir dessa assunção, as *tipificações* apresentam-se como possibilidades de entendimento da dinâmica da "realidade social"; no entanto, por ser justamente dinâmicas, processuais, móveis, as experiências que povoam o mundo social – constantemente – flexionam as tipificações construídas para as dotar de inteligibilidade. No bojo desse movimento de interpelação, é que novas tentativas de entendimento são envidadas, performadas a partir de contornos próprios dos processos de reflexividade e reinterpretação. Buscando deixar claro, uma vez mais, esse movimento de tensionamento da *tipificação* com base na experiência concreta, como será detalhado mais adiante, é o que parece ter ocorrido em relação à categoria *backpacker*, elaborada por P. Pearce, o que consequentemente repercutiu em termos de novas tentativas para se compreender o fenômeno das viagens em questão.

"pré-interpretados". Saber como Nick e Sarah se reconhecem, nesse sentido, é tão importante quanto tentar descrever suas formas de deslocamento, é essa perspectiva êmica – ou a ausência de sua valorização – o que faz com que, por exemplo, mais um "golpe" seja destinado à categoria de Pearce: para certos pesquisadores[43], *backpacker* é mais um produto de definição externa – o que, a meu ver, pelo menos em certo sentido, não deixa de funcionar como uma espécie de "critério operativo" para se pensar sobre um fenômeno ou, mais especificamente, se considerarmos a emergência de um mercado *backpacker*, um *label* a partir do qual se organizam determinadas ações de exploração comercial – que algo da ordem do reconhecimento ou da autodenominação.

Com objetivo de aproximação da perspectiva êmica em questão, buscando explicitar as linhas de diferença que compõe o fenômeno, ocupo-me, no próximo capítulo, de

[43] Em sua obra *Por uma antropologia da mobilidade*, Marc Augé debruça-se sobre determinadas "evidências" sociais, políticas e culturais que sinalizam a conformação de um cenário contemporâneo repleto de desafios e paradoxos. Para pensar, de forma mais específica, sobre tal cenário, Augé (2010) mobiliza uma série de categorias que parecem apresentar-se como espécies de emblemas daquilo que chamou de "mobilidade sobremoderna". Desse modo, são destacadas em seu trabalho, por exemplo, reflexões acerca da urbanização do mundo e das reconfigurações de fronteiras engendradas por intensos processos migratórios. No entanto, o que mais me chamou atenção na referida obra foi o reconhecimento, por parte do pensador francês, dado ao turismo – devido ao fato de ser um fenômeno em franco crescimento – como uma possível chave de compreensão da experiência "sobremoderna" ou contemporânea. Contudo, a despeito do rigor com que é tratada no livro de Augé, a atividade turística, conforme alguns pesquisadores, tem apenas uma história recente no âmbito das Ciências Sociais. Para Barreto (2003), somente há pouco mais de cinquenta anos é que os cientistas sociais "ousaram", inicialmente, abordar um tema que até hoje parece gozar de pouco prestígio acadêmico. A opinião de J. Urry (2001) tende a seguir um caminho semelhante: para o sociólogo britânico, os comentadores levam frouxamente em consideração questões como *turismo*, *férias* e *viagens*; esquivando-se, assim, como dito, das ricas possibilidades de se pensar acerca do mundo social moderno, ou contemporâneo, tomando esses fenômenos como férteis pistas. E se os estudos sociológicos ou antropológicos sobre o turismo e as viagens vêm tomando uma forma mais significativa apenas no decorrer das últimas décadas, o que poderia ser dito, especificamente, acerca das viagens ou do turismo *backpacker*? As produções explorando essas temáticas, como mencionado, ainda são tímidas e bastante contextualizadas. Um esforço reflexivo de maior envergadura, todavia, vem se constituindo a partir de uma rede chamada ATLAS (*Association for Tourism and Leisure Education*), que congrega pesquisadores de diversas instituições interessadas nas várias discussões acerca do turismo. De forma mais específica, a ATLAS é composta por uma série de grupos de pesquisa, dentre eles, merecendo ênfase, o *Backpacker Research Group* (BRG). O BRG surgiu no ano de 2000, iniciando seus trabalhos a partir da confluência de interesses de membros de outros grupos de pesquisa da ATLAS. Dividindo o sentimento de que as experiências *backpackers* tornavam-se um importante campo de pesquisa, tais estudiosos organizaram-se no sentido de propor agendas e plataformas de investigação, buscando problematizar uma modalidade de viagem que, como já salientado, se popularizava a partir das últimas décadas do século XX. A intenção de estruturar espaços de debate e programas de pesquisa deu frutos: o BRG é responsável, por exemplo, pela publicação de alguns números da coleção *Turism and Cultural Change*, bem como efetuou, no ano de 2002, o seu primeiro *survey* transnacional sobre o turismo *backpacker* (RICHARDS; WILSON, 2002). Tal pesquisa tomou corpo a partir de quatro tópicos (aspectos sociais e culturais dos jovens viajantes; maneiras de se fazer a viagem; destinações privilegiadas e; como se denominam os sujeitos viajantes), sendo o último – referente à autodenominação – aquele que gerou maior repercussão, uma vez que os respondentes, em diversos casos, não se reconheciam como *backpackers*. Este fato levou os membros do BRG a repensar suas políticas de definição acerca do tipo de experiência turística em questão. Diante do exposto, é que, cada vez mais, pesquisas atentas as formas de autorreconhecimento dos próprios viajantes, investidas de perspectivas mais etnográficas, tem ganhado cor. Revelado esse hiato entre um sistema de classificação exterior aos próprios sujeitos viajantes e suas concretas formas de autodenominação e reconhecimento, é que a categoria *backpacker*, junto com tudo aquilo que dela deriva (planos e ações governamentais, bem como segmentação do mercado turístico), é passada em revista.

apresentar as experiências de viagem de alguns interlocutores. Debruçando-se sobre suas narrativas, portanto, parece ser possível perceber a multiplicidade de razões para se "cair na estrada", bem como a imensa variedade de formas utilizadas por tais sujeitos para conferir corpo às suas jornadas. Ainda tomando suas narrativas como empirias privilegiadas, pode se adentrar à uma espécie de "arena de disputa semântica", onde expressões de reconhecimento e de autodenominação são dotadas de um lugar de centralidade. E exatamente ao lado de tais esforços de demarcação de identidades, como não poderia deixar de ser, erige-se um sistema classificatório que traz em seu cerne possibilidades de eventuais conflitos entre os próprios sujeitos que viajam: ser turista, ser viajante, ser *backpacker*, é como, esquematicamente, tal conflito pode ser por ora apresentado.

Entretanto, antes de prosseguir situando as experiências de meus interlocutores, faz-se necessário um pequeno recuo histórico no sentido de apresentar outras formas de tratamento conceitual que em muito contribuíram para a apreciação da experiência de viagem aqui chamada de *backpacker*. Esse recuo torna-se importante, primeiramente, porque diz respeito a alguns dos estudos seminais sobre práticas de viagem, o que, a meu ver, complementaria a intenção de apresentar o processo de construção da categoria *backpacker* ao localizá-la em um contexto mais amplo. No entanto, outro objetivo, talvez mais importante, subjaz aqui: nessa tentativa de retomar a "história social" da categoria *backpacker*, ficará claro o caráter múltiplo dessa prática de viagem, definida a partir do diálogo com outras categorias e esforços teóricos. Algumas dessas categorias, como a de *drifter* (COHEN, 1972, 1973, 2004), por exemplo, inclusive, vão figurar nos discursos de autodenominação dos sujeitos, que serão objeto de maior atenção mais adiante, sendo assim incontornável sua apresentação.

2.2 A trajetória da categoria *backpacker*

Como já exposto, *backpacker* é um conceito que emerge em meados da década de 1990, cuja elaboração é atribuída ao pesquisador P. Pearce, com o intuito de compreender a natureza de uma experiência turística que parecia ser algo distinto das demais por, em linhas gerais, seu alargado tempo de execução e sua independência e flexibilidade no que tange à organização dos deslocamentos. Apesar de ser datado e "provocado" – especialmente se considerarmos o lugar de onde P. Pearce fala – pelo reconhecimento, sobretudo, da Austrália como destino privilegiado, a categoria em questão dialoga de maneira íntima com outros movimentos reflexivos que também ocuparam-se das práticas de viagem ao longo do tempo.

O primeiro deles, como não poderia deixar de ser, refere-se às primeiras ações de deslocamento que, para alguns, situam-se como os fundamentos do turismo moderno: as práticas de viagem que conformaram o *The Grand Tour*.

Após a apresentação do que seria o *The Grand Tour* – importante, uma vez que essa relação entre "viagem e conhecimento" será evocada por mais de uma vez por interlocutores como Sarah, por exemplo, que viajava para obter fluência no idioma castelhano –, será abordada a prática de viagem denominada, por Adler (1985), de *tramping*. Os *trampings*, de maneira geral, eram jovens oriundos das classes trabalhadoras europeias que estabeleciam com a estrada uma relação mediada pelo trabalho. Eram, assim, membros de corporações de ofício que buscavam se deslocar em busca de emprego, bem como de aperfeiçoamento de suas capacidades artesanais. E é, justamente, nesse diálogo entre mobilidade e trabalho que reside sua riqueza para o entendimento da prática de viagem *backpacker*: vários sujeitos, para continuar suas jornadas, procuram "fazer" algum dinheiro durante seu período em trânsito, engajando-se em atividades laborais, sejam elas formais ou informais, em diversos lugares por eles visitados.

Por fim, outras duas categorias aparecem como interessante contribuição para o entendimento da prática *backpacker*, refiro-me aos *drifters* e aos *wanderers*. Os primeiros, como veremos, situam-se em uma posição deliberadamente marginal em relação à indústria turística estabelecida, como nos diz Cohen (1972). São sujeitos que desejam estruturar seus deslocamentos tendo as ideias de estranhamento e novidade figurando, constantemente, em seus horizontes e, por isso mesmo, tentam esquivar-se de tudo que é programado, formal ou que lhes pode afastar da sensação de imergir, de fato, na cultural da comunidade na qual estão "hospedados". Os *wanderers*, categoria elaborada por Vogt (1976), parecem guardar alguns traços presentes entre os *drifters*, como as evitações de mediações próprias das agências turísticas e o desejo de imersão profunda nas comunidades que visitam. No entanto, autonomia nos processos decisórios da vida, bem como uma boa dose de estímulo e intensidade na vida cotidiana, propiciada por uma extrema exposição à diferença, marcam a prática de viagem de tais sujeitos.

2.2.1 A experiência do The Grand Tour: modernidade, viagem e conhecimento

Desde o Renascimento, segundo Roche (2003), partidários e adversários da mobilidade digladiam-se. Para o historiador francês, a cultura moderna, assim, carrega em seu seio um conflito fundamental, que é a oposição entre uma visão de mundo estável e uma

percepção mais aberta e nômade do mesmo. Analisando simplesmente o impulso que as viagens tomaram no decorrer dos tempos, facilmente poderia ser dito que os últimos gozaram da "vitória" no citado embate. Contudo, é importante frisar que se, por um lado, a mobilidade a partir da modernidade acentuou-se; por outro, ela estabeleceu-se como objeto de cuidado, de atenção, de aconselhamento, não se fazendo sem cobranças ou demandas preparatórias. Em outras palavras, o incremento das práticas de viagem não significou admiti-las como uma produção feita à revelia de ações disciplinadoras.

A disciplina era exigida, justamente, porque a idéia de viajar trazia consigo o perigo no horizonte. A desconfiança frente aos "agentes da mobilidade" (ROCHE, 2003) – mercadores, pilotos de charretes, condutores de mulas, marinheiros etc. – era bastante difundida, inclusive, pelas produções literárias da época (como as fábulas), justificando-se pelo temor de desestabilização daquilo que ordenaria o "universo caseiro"[44]. Desse modo, uma postura prudente seria necessária ao viajante: ele teria de considerar, ao empreender seu deslocamento, todas as possíveis desventuras pelas quais poderia passar em seu caminho – os perigos físicos de uma jornada longa, por exemplo –, bem como deveria avaliar se a possibilidade de adquirir fortunas seria a certa alternativa no que diz respeito ao equilíbrio de sua casa, a paz de seu lar.

Todavia, como salientado, essa espécie de "ode ao estável", essa crença de que a virtude estaria na contenção e na moderação, divide espaço com as práticas humanas de "lançar-se" ao mundo. Enfrentando o risco das seduções da mercadoria, das ilusões de fortunas prometidas e dos possíveis desvios morais, dos excessos de toda ordem vivenciados em suas trajetórias, os homens "jogam-se" no mar profundo e ainda desconhecido, como foi na época das grandes viagens marítimas, localizadas entre os séculos XIV e XVI. Tal enfrentamento, além da riqueza desejada – para uma minoria, é bem verdade –, promoveu alterações nas dinâmicas técnicas e na própria forma do homem situar-se no mundo, representando-o, agora, de forma uma pouco mais distante em relação as fantasias e fantasmagorias de outrora:

[44] Em sua obra *Cultura popular na Idade Moderna*, Burke (2010) faz uma reflexão interessante sobre o caráter itinerante de determinadas "subculturas", tais como as dos marinheiros, dos mendigos, dos ladrões e dos soldados. Este último grupo, inclusive, fornece alguns elementos utilizados na justificativa do temor frente aos sujeitos andarilhos: constituindo-se como mercenários, na primeira metade da Idade Moderna, os soldados tomavam a estrada nos períodos entre guerras, fazendo inúmeras pilhagens por onde passavam, comportando-se como exímios ladrões e saqueadores, o que despertava – mesmo diante de sua posterior institucionalização como exércitos nacionais – sensações ambíguas por parte da população; ora sendo respeitados como forças de defesa, ora sendo temidos e odiados como uma ameaça próxima.

> As grandes viagens marítimas do século XIV até o XVI incorporaram novos conhecimentos da África, América e Ásia. Lentamente, o mundo passou a ter contornos mais nítidos e despertar outros interesses. Os descobrimentos possibilitaram que novos registros cosmográficos fossem elaborados. As descobertas sintetizaram um conjunto de novos processos técnicos (teóricos e empíricos), astronômicos, no âmbito da arte náutica, permitiram a abertura dos olhos do mundo. O mundo passou a ser cada vez mais representado, segundo os reconhecimentos que cada viagem exploratória promovia, fazendo que as representações fantasiosas perdessem sua intensidade (ASSUNÇÃO, 2012, p. 12).

A superação das antigas formas de representar o mundo, dominadas por parametrizações verticais, dogmáticas e exteriores, coloca o homem em uma nova posição de apreensão, em uma posição de centralidade que transforma o universo em objeto de estudo. Desse modo, a circulação baseada em interesses econômicos dos empreendimentos marítimos, também, traz como espólio a articulação das práticas de viagem com a aquisição de conhecimento. Viajar – a despeito de todos os riscos e perigos – torna-se algo necessário, uma vez que o ato de transpor fronteiras é, igualmente, um ato cultural, uma ação que culmina na ampliação de horizontes, referente ao reconhecimento de formas diversas de ser, sentir e estar no mundo.

O conhecimento, nesse sentido, seria a prova da *utilidade* da viagem. Como Roche (2003) destacou, houve em determinados momentos da idade moderna uma suspeição acerca dos deslocamentos, o que foi mitigado na medida em que *empiria* e *imanência* passaram a ser valorizadas como componentes basilares da ciência moderna nascente. A relação entre sujeitos, viagens e conhecimento se estabelecia, genericamente, de duas formas. A primeira dizia respeito a uma complementação em termos de instrução. Os sujeitos, já versados nos livros, deveriam sair de seus espaços de formação à procura de fazer uma nova leitura, a do "grande livro do mundo". Interessante perceber como esse incentivo à observação direta, ao contato em primeira mão, ao "testemunho ocular" do que se passa no universo, revela um íntimo contato com os valores difundidos pela nova ciência experimental[45].

A segunda forma de articulação entre os sujeitos, as práticas de viagem e as atividades de produção do conhecimento, refere-se ao estudo minucioso, detalhado, dos lugares a serem visitados. Antes de iniciar uma jornada, os sujeitos eram motivados a instruir-se, a buscar em livros, brochuras, cartas ou diários, informações sobre o outro com o qual iriam se deparar. Se houve a preponderância da experiência empírica na temporalidade em questão, é válido salientar que esta não se deu de forma desordenada, mais uma vez é notório

[45] Um dos mais importantes pensadores do período, Francis Bacon – responsável, com R. Descartes, por fornecer os princípios filosóficos da ciência moderna – também não deixou de se ocupar acerca do tema das viagens: em 1612, ele produz um ensaio bastante minucioso intitulado Of Travel, onde avalia os deslocamentos como parte importantíssima da educação do jovens e necessária para a constituição da experiência dos mais velhos (ASSUNÇÃO, 2012; ROCHE, 2003).

um tipo de esforço disciplinar, sintetizado na idéia de que se o deslocamento é promovido no intuito de se instruir, é preciso desde antes da viagem em si começar os processos de instrução, não sucumbindo, portanto, aos prejuízos advindos da errância ou de uma perambulação sem sentido[46].

Associada à ideia de viagem e conhecimento, existiu na modernidade também uma articulação entre viagem e moral. Na realidade, em um primeiro momento, as práticas de deslocamento foram concebidas como problemas para a moral. Como observado, os excessos, as seduções, as ilusões que tinham lugar na estrada, eram combatidos por segmentos que descredenciavam a mobilidade ou empenhavam-se em ordená-la da forma mais extrema possível. Todavia, o confronto com a alteridade proporcionado pelos deslocamentos, promoveu a defesa de que uma das utilidades da viagem seria o próprio desenvolvimento moral. Se bem preparados, os viajantes poderiam adquirir uma abertura perceptiva no que tange à diferença, cultivando disposições mais tolerantes e compreensivas que, no limite, serviriam para a vida particular e pública do viajante ao retornar a seu espaço de origem.

Diante disso, é que é possível realçar o papel que uma "epistemologia da estrada" teve ao longo do período moderno. Os homens movimentavam-se em busca de conhecimento, porém esse não era apenas da ordem da ciência, consistindo em uma série de habilidades adquiridas e desenvolvidas nos períodos de jornada, com suas provações, dificuldades, encantamentos e encontros surpreendentes. Sobretudo para as classes mais abastadas, que reproduziriam a ocupação das posições mais privilegiadas da sociedade, as viagens eram fortemente estimuladas enquanto processos formativos intelectuais e morais[47]. Segundo Roche (2003), o exercício de uma "honesta curiosidade" sobre o mundo poderia ter como

[46] Ao buscarem informar-se sobre seu destino, os sujeitos não prescindem da multiplicidade de escritos da época. Uma vez mais, aqui se revela a relação de proximidade e mútua alimentação estabelecida entre a prática de viagem efetiva, concreta, e a leitura de guias de viagem ou de compêndios de informação acerca de outros povos e culturas. Em 1552, por exemplo, Charles Estienne publicou o *Guia dos Caminhos da França*, *As viagens de vários lugares da França* e, ainda, *De Terra Santa, da Itália e outros países*. Em 1591, Théodore de Mayerne-Turquet publicou, em Geneva, a *Descrição sumária da França, Alemanha, Itália e Espanha*, juntamente com o *Guia dos caminhos e postos para ir e não vir às províncias e às cidades mais famosas destas quatro regiões*. Uma análise sobre tais registros e suas funções nos contornos das viagens no período moderno pode ser vista em Roche (2003). Para uma reflexão acerca dos escritos de viagem sobre a América do Sul e, mais especificamente, sobre o Brasil, ver Figueiredo (2010) e Assunção (2012), respectivamente.

[47] É necessário dizer que associada à aquisição de conhecimento e à oportunidade de desenvolvimento moral, existiu uma terceira utilidade para as práticas de viagem na modernidade: a de promoção ou restabelecimento da saúde. Dentro dessa perspectiva, no ideal médico da idade moderna, a viagem tem lugar a partir do afastamento da vida comum no sentido de reequilíbrio da calma, dos humores, conforme a teoria da época. Uma dinâmica higienista (ROCHE, 2003), fundamentada no uso medicinal das águas – que posteriormente transformará os banhos e as termas em balneários, uma das primeiras atrações turísticas (URRY, 2001) –, era, então, configurada.

benesses humanistas a problematização da diferença como selvageria ou barbárie, assim como a oportunidade de uma autorreflexão a partir do encontro com a alteridade[48].

A defesa da utilidade das viagens se encorpa ao longo do tempo, tendo seu ápice talvez nos séculos XVII e XVIII com a experiência do *Grand Tour*:

> O viajante da segunda metade do século XVII demonstrava um interesse acentuado pela cultura clássica e por pesquisas sobre antigos povos, natureza e outras situações que permitissem o alargamento do horizonte cultural. O conhecimento fixado em diversos livros era também possível de ser assimilado por meio de viagens, ou estas poderiam dar uma dimensão mais importante ao conhecimento adquirido nas instituições de ensino e nas bibliotecas. O desejo de conhecer construções e obras antigas, atrativos naturais, usos e costumes de povos e a curiosidade foram elementos importantes no processo do *Grand Tour* [...]. No século XVIII, os jovens da nobreza inglesa eram aconselhados a viajar pelo continente europeu, a fim de complementarem seus estudos e ampliarem os horizontes de conhecimento e cultura. A viagem, no *Grand Tour*, fazia parte de uma educação prática. O deslocamento poderia auxiliar o jovem a conquistar a liberdade e chegar a ter uma vasta experiência cultural. Esse tipo de viagem, sem uma duração predefinida, ganhou uma amplitude significativa, passando a ser conhecida como *Grand Tour*. Esse movimento atendia aos interesses de desenvolver uma educação mais elaborada nos jovens que viessem a atuar nos órgãos públicos ou a representar o Estado (ASSUNÇÃO, 2012, p. 16).

Encarado como uma espécie de circuito turístico na Europa, o *Grand Tour* centrava-se principalmente em países como França, Itália, Alemanha, Suíça e Países Baixos. Empreendido, inicialmente, por jovens e seus preceptores, o formato do referido *tour* se modifica ao longo dos anos. Sobretudo nos finais do século XVIII e no século XIX, um segmento de profissionais liberais, constituindo o que Towner (1985, p. 306) chamou de "*professional middle classes",* também passa a protagonizar viagens com intuitos de instrução e lazer, interpelando, mesmo que de maneira ainda tímida, o caráter seletivo – derivado de um *status* social privilegiado – dos primeiros anos do *Grand Tour*.

Com o incremento do número de viajantes, outros componentes do *tour* em questão, igualmente, sofrem transformações: as viagens, a partir do momento mencionado, não são mais empreendidas de forma predominante por jovens; tampouco, com o aumento de um contingente de profissionais, os viajantes não se restringem mais a um conjunto de pessoas com vínculos universitários. Outro fator que se modifica de forma extremamente interessante refere-se ao próprio sistema de motivações que envolvia tal prática de viagem: em um primeiro momento, existia um ideal renascentista que informava os viajantes, a

[48] Situar-se em um contexto de relações implicaria a desestabilização de julgamentos *a priori* sobre determinado povo, país, comunidade ou universo de valores. Nesses termos, talvez as práticas de viagem na modernidade possam ser compreendidas como esforços relativistas iniciais, procurando inscrever gestos, rituais ou valores dentro de seus contextos particulares. Tal esforço relativista ainda ganharia maior força a partir do reconhecimento da "imperfeição e da falibilidade natural" do julgamento dos próprios viajantes. Para mais sobre essa "tensão" entre o viajante e o outro com o qual se depara, ver Roche (2003).

proposta, portanto, era a de visitar as antiguidades clássicas ou os patrimônios arquitetônicos de determinados lugares. No entanto, considerações feitas por Towner (1985), a partir do ano de 1820, revelam a emergência de novos "objetos do olhar", apropriando-me da expressão de Urry (2001), por parte dos viajantes, nomeadamente: as paisagens, as montanhas, enfim, os cenários naturais[49].

Essa "democratização" das viagens, essa diluição de seu caráter exclusivista no decorrer do tempo – não deve deixar de ser pontuado –, também é tributária das transformações tecnológicas que se concretizaram a partir da Revolução Industrial. O desenvolvimento da máquina a vapor e, principalmente, a invenção das ferrovias, inauguraram a possibilidade de outros regimes de sociabilidade, baseados no deslocamento e nos encontros dos sujeitos antes distanciados. A transposição de fronteiras promovida por tais inventos, destarte, criou novas formas de distribuição de pessoas e bens no espaço (SODRÉ, 2002), implicando um tipo contundente de reconfiguração do mundo humano, agora mais "avizinhado", "encolhido", "aproximado". Falar na intensificação da mobilidade considerando os impactos da Revolução Industrial, também é falar no estabelecimento de um distinto nível de dinâmica mercadológica, que não isenta a própria viagem de se converter em produto.

Na realidade – em algumas épocas de forma mais intensa; em outras, de maneira mais acanhada –, as viagens sempre estiveram em diálogo com as práticas econômicas. Entretanto, o que muda no contexto em análise é a natureza da exploração da viagem enquanto produto: a intrincada relação das estradas (que dotaram os deslocamentos de maior comodidade e velocidade) com a emergência de uma infraestrutura receptiva ao longo de suas margens (o crescimento no número de pousadas, hospedarias, estalagens etc.) e com a "desprovincialização"[50] das ações de deslocamento (não mais exclusividade de uma única

[49] Ao primeiro movimento de viagens citado, Towner (1985) atribui o nome de *The Classical Grand Tour*. O emprego do termo "clássico" parece indicar, para além de uma noção de tradição ou precedência – ou seja, a primeira maneira como o *tour* se efetivou –, uma alusão ao escopo da viagem: um "olhar construído" em torno da cultura clássica. O segundo movimento, ainda de acordo com Towner, tornou-se conhecido como *The Romantic Grand Tour*, desta feita pelo fato do processo de deslocamento está motivado pela experiência junto à natureza, balizado por valores como o romantismo ou bucolismo. No *Grand tour* clássico, as rotas privilegiavam países como França e Itália, por seu enorme legado artístico; enquanto que no *Grand Tour* romântico, os lugares visitados eram espaços rurais, Alpes, cenários selvagens.

[50] A ideia de *desprovincialização*, aqui mobilizada, passa ao largo da carga pejorativa que o termo pode possuir em alguns contextos. Não se trata, portanto, de utilizar esta expressão no sentido de um juízo de valor, mas de acenar para o movimento de "acessibilidade" no que tange às viagens que foi tomando corpo no decurso dos anos. Sobre a questão, Assunção (2012, p. 21) assinala: "A partir de 1860, na Europa, houve um estímulo maior para as práticas de viagem. O dinamismo da sociedade, com avanços técnicos, criou as primeiras estruturas voltadas ao turismo. A viagem passou a ser mais acessível e para um público maior. Este novo momento inspirou uma nova ideia de viagem, valorizando o conhecimento e as interações culturais. A melhoria dos

classe), oportunizou o surgimento das primeiras agências de viagem, que começaram a atuar, inclusive, de forma viva em escala internacional[51]. Estavam, portanto, estabelecidos os primeiros pilares do turismo.

2.2.2 Experiência Tramping: relações entre viagem, trabalho e conhecimento

Em seu texto *Youth on the Road: reflections on the history of tramping*, de 1985, a socióloga Judith Adler levanta interessantes questões no sentido de problematizar uma "origem elitista" da prática turística, tomada unicamente como uma derivação do conhecido *The Grand Tour*, como visto, empreendido por jovens aristocratas europeus, sobretudo, no século XVIII. A tese de Adler, então, toma corpo a partir de um caminho oposto a tal derivação: para a autora, paralelamente ao *The Grand Tour*, desenvolviam-se formas de deslocamento bastante intensas e, por vezes, até quase compulsórias entre as classes trabalhadoras de alguns países europeus[52].

Esses deslocamentos consistiam em sistemas organizados por "comunidades de ofício" – pedreiros, pintores, encadernadores, ferreiros, costureiros, trançadores de corda etc. – para que os jovens de tais classes adquirissem, a partir de um intercâmbio proporcionado pelas viagens, o conhecimento necessário para tornarem-se mestres em suas artesanias. Assim, preferencialmente, jovens solteiros eram incentivados a tomar a estrada e "pousar" de

---

transportes e o aumento do padrão de vida permitiram que uma pequena e média burguesia também viajasse e utilizasse os serviços oferecidos pelas instituições de viagem".

[51] Thomas Cook é personagem de menção obrigatória nesse sentido. Considerado por vários estudiosos o primeiro operador profissional, Cook – pregador batista –, em 1841, teve a ideia de alugar um trem com o intuito de levar os membros de sua comunidade religiosa a um encontro que aconteceria em outra cidade. Como as tarifas àquela altura ainda eram bastante elevadas, ele tomou para si a tarefa de negociar junto à empresa *Midland Counties Railway* uma redução no preço das passagens em troca de arregimentar um número de elevado de passageiros; nascia ali a primeira ação do que viria a ser um *excursion-agent* (REJOWSKI, 2002). Em 1951, ele criou a *Thomas Cook & Son*, iniciando a atividade turística organizada, difundindo excursões de trem pela Inglaterra e, posteriormente, passando ao continente (SANTANA, 2009).

[52] De acordo com Adler (1985), os historiados das viagens, convencionalmente, traçam as origens do turismo – e, por implicação, as viagens de jovens por prazer – tomando por base, como dito, unicamente o *Grand Tour* dos jovens aristocratas europeus. Assim, esquecem-se de reconhecer os processos de deslocamento religioso e também os laboralmente informados que tiveram lugar nos referidos séculos. Essa denegação que, segundo a autora, prioriza as dimensões "recreacionais" e "culturais" próprias das classes privilegiadas contribui para o embotamento de elementos importantes de uma experiência histórica comum, bem como obscurece um melhor conhecimento das práticas de ambos os grupos. Como ilustração, a socióloga diz que mesmo considerando os deslocamentos *trampings* como uma necessidade econômica, é possível traçar paralelos entre esta experiência e a dos jovens que efetuavam o *Grand Tour* porque ambas implicavam uma espécie de vivência ritual, onde os sujeitos eram separados de suas famílias e comunidades de origem, sendo deles exigido o desenvolvimento de habilidade e capacidades para se situar na vida adulta. Somando-se a isso, mesmo nos sistemas de viagens *trampings*, havia a possibilidade de se conhecer monumentos, belas paisagens e de se educar. Nesse sentido é que, problematizando um argumento já exposto nessa tese, Adler (1985) afirma que o estabelecimento do turismo não pode ser unicamente creditado ao desenvolvimento de tecnologias de transporte e comunicação, o que para alguns significava a via de "democratização" da viagem, uma vez que elas também existiam desde muito tempo entre as classes trabalhadores, menos abastadas.

cidade em cidade, onde houvesse – obviamente – representações das sociedades de ofício das quais faziam parte, para aprender novas técnicas ou distintas disposições estéticas para seu trabalho. Desse modo, por exemplo, jovens artesãos britânicos podiam familiarizar-se com tradições variadas de seus ofícios, oriundas das mais diversas regiões de seu país[53].

Considerada uma "instituição laboral" que teve seu pico no começo do século XIX, os sistemas de viagem das comunidades de ofício ofereciam comida, emprego e dinheiro aos jovens viajantes, que em troca assumiam a responsabilidade por determinados trabalhos nas cidades visitadas. É válido salientar que mesmo em tempos de crise, os viajantes poderiam pelo menos esperar por um mínimo de ajuda, como uma módica soma em dinheiro que seria, pelo menos, suficiente para conduzi-lo até a próxima cidade onde se situasse outra de suas associações[54]. A ideia de viajar por trabalho, de acordo com Adler (1985), não significava uma exclusividade em termos de atividade durante o período passado em trânsito, ao contrário: muitos jovens aproveitavam esses momentos como também oportunidades de lazer, de visitação a pontos locais de fama reconhecida ou mesmo como experiências de aventura longe de seu lar.

Foi esse "transbordar" prático e semântico do *tramping* – uma instituição laboral que não lida apenas com atividades de trabalho, mas que congrega outras dimensões no bojo de sua vivência – o que levou Adler (1985) a afirmar que nos sistemas de viagem da classe trabalhadora também existiam componentes turísticos, insistindo em que houve igualmente um consumo de uma prática popular – esse sistema de viagens – por parte de uma classe média ascendente que, posteriormente, modifica-a dando, assim, vazão aos contornos do turismo. Diante disso é que a simples "democratização" do *Grand Tour*, para a socióloga americana, não se sustenta enquanto única explicação para o desenvolvimento do turismo: em

[53] A organização de experiências de viagem entre comunidades de ofício abre ainda a possibilidade de se refletir acerca de um tema que parece ser bastante atual: conforme assinala Adler (1985), a liberdade de movimento nunca foi considerada um direito humano plenamente, universalmente, reconhecido. Enquanto as classes mais abastadas tiveram a possibilidade de se deslocar baseadas em noções de prazer ou educação, as classes menos favorecidas tiveram que esforçar-se para justificar e legitimar suas experiências de mobilidade. O sistema de intercâmbio estruturado pelos membros dessas comunidades de ofício, assim, funcionava como uma "estratégia" para se efetuar um deslocamento necessário, constituinte do próprio desenvolvimento de suas profissões, sem maiores problemas. Obviamente, como também já explicitado, essa deambulação, sobretudo, dos jovens figurava como experiência de aquisição de conhecimentos ou de desenvolvimentos de habilidades para além da dimensão laboral, daí a sua extrema importância. Considerando os limites para os deslocamentos, os obstáculos ou as facilidades que se apresentam para os indivíduos de formas distintas, a depender de seus "lugares de origem" na composição social, a distinção evocada por Bauman (1998) acerca dos "turistas" e "vagabundos" para ser relevante para ainda se pensar em mundo paradoxalmente conformado por uma intensa dinâmica de "quebra" e "reconstrução" de fronteiras.

[54] Essa relação estabelecida entre os membros de uma comunidade de ofício – que visava, por um lado, o intercâmbio laboral e, por outro, também apresentava-se como uma tentativa de se reduzir os efeitos, via mobilidade, do desemprego –, de tão intensa, poderia ser, inclusive, reconhecida como uma relação quase de parentesco, onde os sujeitos poderiam se reconhecer, como afirma Adler (1985), como "*tramping brother*".

seus próprios termos, a *road culture* composta pela classe trabalhadora deve ser compreendida, também, como um tropo turístico.

Se existem componentes turísticos na experiência *tramping*, é importante destacar que eles parecem se remeter a um tipo de turismo menos contemplativo e mais de ordem interativa, comunicacional. Ao vivenciar o tempo de estrada, o jovem artesão estabelece relações mais íntimas com os sujeitos com quais realiza suas trocas, seu processo de aprendizagem. E se, para algumas culturas de ofício, o trabalhador deve permanecer quatro ou cinco anos em trânsito para ser reconhecido como mestre (ADLER, 1985), é desnecessário dizer que em tal experiência o registro do tempo é vivido de outra maneira. Considerando a dinâmica de interação e a extensa duração da viagem, marcas substanciais da instituição laboral em questão, é que podem surgir elementos para pensar o diálogo entre a prática *tramping* e as viagens *backpackers*. Desses dois aspectos estruturantes, assim, é que talvez se possa apontar a qualidade seminal do trabalho de J. Adler para se pensar tais deslocamentos.

No entanto, outro ponto apresenta-se, no que tange à minha opinião, também merecedor de destaque, ele diz respeito à relação entre viagem e aquisição de conhecimento, algo que parece estar claro, uma vez que me reporto a uma instituição laboral, mas que poderia ser um pouco mais trabalhado. Se tratando de uma comunidade de ofício, pode-se pensar que o conhecimento adquirido nos processos de deslocamento é meramente técnico. Mas, mais uma vez ultrapassando essa definição – instituição laboral –, é possível notar uma atividade que não está apartada do mundo: em cada cidade visitada, portanto, o sujeito viajante cumpre um estágio de aquisição de conhecimento no que Adler (1985) chama de o "colégio do mundo". Isso é presente, como será visto em outros momentos dessa pesquisa: em inúmeros "discursos *backpackers*", a noção de conhecimento será muitas vezes chamada à baila como justificativa para o empreendimento de viagens de longa duração.

Da pontuação acima, da articulação entre viagem e conhecimento na experiência *tramping*, depreendo ainda mais um vínculo com a experiência *backpacker*, esse sim mais restrito à dimensão do trabalho ou, mais especificamente, da economia: para permanecer tempos alargados em trânsito, como já assinalado, alguns *backpackers* precisam exercer um bom domínio no que concerne ao seu orçamento – é, inclusive, por isso que também são conhecidos como *fit tourists* ou *budget travelers* –; contudo, mesmo poupando, evitando gastos desnecessários, optando por hospedagens e refeições menos custosas, o montante destinado à jornada muitas vezes não é suficiente, sendo bastante comum o trabalho temporário desses sujeitos viajantes no sentido de sair de determinadas situações de penúria (como as de não ter dinheiro para comer ou pagar hospedagem) ou ainda, como dito, para

simplesmente estender seus itinerários. Como, para muitos, existe disponibilidade de tempo e vontade de se cruzar fronteiras, "fazer dinheiro" na estrada significa materializar essas possibilidades.

Embora o sistema de viagem *tramping* tenha declinado, como afirma Adler (1985), a partir do início da primeira Guerra Mundial; desestabilizada, sobretudo, pelo intenso processo de industrialização e mecanização experimentado à época – o que colocava as habilidades artesanais como algo não mais necessário para os processos de produção –, tais experiências ainda apresentam-se como uma importante fonte de interlocução para se compreender não somente a história, mas também os traços vívidos de algumas práticas de viagem como, nesse caso específico, a viagem *backpacker*. Nesse sentido, é que as experiências passadas de pessoa para pessoa, se quisermos chamar Benjamin (1992) ao diálogo, ou melhor, de artesão para artesão, não podem ser consideradas "ações em baixa". Ao contrário, continuam sendo possibilidades de comunicar práticas de viagem que informam e repercutem em processos de deslocamento contemporâneos, como o que aqui figura como matéria de reflexão.

2.2.3 Drifters e Wanderers: viagem, aventura e exposição

Um dos primeiros sociólogos, como já comentado, a atentar para a necessidade de se pensar o turismo como fenômeno social foi o israelense Erik Cohen. Na realidade, a contribuição de Cohen para tal campo de estudo começa, ainda, no ano de 1972, com o artigo intitulado *Toward a Sociology of International Tourism*. No texto mencionado, o sociólogo – diante da escassez de estudos que tematizavam as "viagens por prazer" – buscou formular uma "abordagem teórica geral" sobre o fenômeno do turismo internacional. Dois conjuntos de relações, nesse sentido, configuraram-se como base de sua formulação: as relações entre os turistas e a indústria turística estabelecida e; as relações entre os turistas e as comunidades anfitriãs, comunidades que os hospedavam.

Analisando as aludidas relações, Cohen (1972) acenava para a impossibilidade de se tomar a experiência turística como algo único, da ordem da homogeneidade. O que o pensador israelense, portanto, pontuava era a variabilidade de tal experiência, sendo a movimentação entre o *desejo de novidade* e a *preservação da familiaridade* o elemento definidor da natureza ou do tipo da experiência turística. Em outros termos, Cohen parte da ideia de que o turismo é uma prática predominantemente moderna, tributária de uma mudança nos universos de valores do homem que o impele ao desenraizamento, à procura do novo, ao

exercício da curiosidade. Como assinalado em tópico anterior, também para Cohen, são móbiles desse novo *ethos* os avanços científicos, a crítica religiosa e as grandes navegações, por exemplo.

Todavia, embora *novidade* e *estranheza* apresentem-se, neste novo tipo social, como valores a serem perseguidos, há um limite, de acordo com o sociólogo citado, diante da extrema *alteridade*. Especificamente no que se refere à prática do turismo, os sujeitos tenderão a retrair-se quanto mais imergirem em uma ambiência que não é a sua. Para se evitar essa sensação de estranheza demasiada, geradora de desconfortos e sustos, são desenvolvidas "estratégias de familiarização" durante os próprios deslocamentos. Ou seja, são desenvolvidas oportunidades para o turista experimentar a novidade de um ambiente exterior, do lugar que visita, a partir da familiaridade proporcionada por uma estrutura que o engloba, que o acolhe em seu interior.

Esse processo de acolhimento é chamado por Cohen e por outros estudiosos de "bolha ambiental" (BOORSTIN, 1961), significando uma experiência turística informada por uma estrutura que provém o viajante de segurança e que, no extremo, chega mesmo a responder por suas "tomadas de decisão" frente às demandas de sua viagem. Há, assim, a emergência de um "turismo de massa institucionalizado" que pode ser ilustrado ao se ponderar o trato com agências de turismo – responsáveis por organizar pacotes, roteiros, preparar deslocamentos, programar horários e atividades –, bem como com hotéis que fornecem uma atmosfera familiar – jantares exóticos, mas apenas na medida dos fregueses; espaços para danças típicas, mas fora de seus *loci* nativos – suspendendo o "estranho" do lugar que se visita quando é conveniente.

A combinação entre um senso de familiaridade forte e uma experiência de novidade "domesticada" levou Cohen a formular a primeira de suas tipologias para pensar a variabilidade da experiência turística, trata-se do "turista de massa organizado". Com o objetivo de tornar essa tipologia mais clara, enfatizo: esse turista permanece confinado à sua "bolha ambiental" do começo ao fim de seu período de viagem. Sua relação com o local, com a comunidade visitada, é sempre mediada por um guia que se expressa em sua língua, suas movimentações são quase que totalmente feitas à bordo de ônibus ou vans com ar-condicionado, seu itinerário é determinado com antecedência, suas tomadas de decisão são mínimas, enfim, sua experiência em deslocamento é quase que exclusivamente vivida em uma micro-ambiência forjada pelos valores de seu país natal.

Muito próximo do "turista de massa organizado" está o "turista de massa individual", a segunda tipologia formulada por Cohen (1972). Seu *tour* não é inteiramente

prefigurado, ele tem até certo montante de domínio sobre seu tempo e itinerário, gozando de uma relativa autonomia uma vez que não se define por estar inserido em um grupo. No entanto, grande parte de seus "arranjos de viagem" são feitos a partir da contratação de agências turísticas e de informações colhidas em centros de informação ao turista ou em demais "órgãos oficiais", o que leva Cohen a pensar novamente em uma experiência de viagem pouco preenchida pela novidade, apenas estruturada por "caminhos batidos", bem cartografados. A familiaridade, embora um tanto reduzida em relação à experiência turística de massa e organizada, ainda é dominante.

Seguindo rumo ao pólo da novidade, Cohen debruça-se sobre o tipo de turismo denominado por ele de "explorador". Nessa experiência, os "arranjos" são feitos de forma a se esquivar, da maneira mais intensa possível, dos caminhos já percorridos, dos tradicionais lugares ou pontos turísticos. Há aqui um cuidado em comunicar-se com os entes da comunidade anfitriã nos termos da língua local, o que revela – igualmente – um desejo de associação com o lugar, algo ausente nas duas outras tipologias descritas. Contudo, Cohen afirma que tal experiência ainda não implica o nível máximo de novidade: se por um lado, o explorador ousa deixar sua "bolha ambiental", por outro – ao ser cuidadoso, por exemplo, com seus lugares de hospedagem ou meios de transporte –, ele é capaz de dar um passo atrás, retornando a ela quando achar necessário.

A valência da novidade, então, só tomaria sua maior expressão quando a experiência "*drifter*" tivesse lugar enquanto prática turística. O cerne dessa tipologia, segundo Cohen, residiria nas tentativas de se afastar não só de caminhos ou rotas cartografadas, mas – sobretudo – em uma abertura em relação à vivência de "formas de vida" não comuns nos países de origem dos viajantes. A crítica ou desvalorização de quaisquer conexões com o "turismo estabelecido" também aqui é determinante, sendo atribuído – inclusive – o sentido de falseamento a toda "experiência turística ordinária", ou seja, mediada por atores ou agências de organização das viagens, vinculada a hotéis que reproduzem ambientes familiares, funcionando como enclaves em meio à ecologia local.

O "*drifter*" – termo sem uma tradução literal satisfatória, mas que guarda íntima relação com o "estar à deriva", com o ser "flutuante" – tende a dotar sua experiência turística de contornos predominantemente singulares, inventivos, desviantes em relação aos padrões ou modelos de deslocamento já institucionalizados. Sua relação com a comunidade anfitriã também é de outra ordem: há um desejo de imersão por parte desses sujeitos no universo local; há uma tentativa de partilhar o máximo possível da novidade proporcionada por tal "mergulho" nas dinâmicas próprias do lugar que se visita, materializando-se no consumo da

comida cotidiana, no alojamento em residências nativas, na feitura de um deslocamento como o fazem os sujeitos habitantes da comunidade visitada. O "*drifter*", desnecessário dizer, não apresenta itinerários fixos, tampouco programação, seu registro de tempo é diverso, podendo permanecer em determinadas comunidades – inclusive trabalhando junto aos moradores, em ofícios locais, para custear sua manutenção – por longos períodos.

Para alguns estudiosos, é dessa quarta tipologia que se pode depreender uma tentativa primária de definição dos viajantes *backpackers* (RICHARD; WILSON, 2004). Na realidade, a "frouxa" ou a "volátil" organização de itinerários, a disponibilidade de estar em trânsito por meses ou anos, assim como a procura por estabelecer uma relação mais íntima com as populações anfitriãs, são, a meu ver, alguns dos elementos responsáveis por essas possibilidades de associação. Entretanto, por mais que Cohen (1972) figure como interlocutor valioso, uma continuidade histórica, uma relação simples e direta, entre o que chamou de "*drifter*" e o que Pearce (1990) denominou de *backpacker* não é inteiramente possível. Há em Cohen um plano social, realçado na medida em que ele define a experiência "*drifter*", que se difere substancialmente do atual, sendo isso um fator impeditivo de correspondência direta entre as duas modalidades de viagem.

Na década de 1960, como também já pontuado, existia um desejo de afastamento, de "alienação", frente, sobretudo, à sociedade americana que levava os jovens a buscar criar novos estilos de vida, alternativos em relação à belicosidade e aos valores "conservadores" da época (HALL, 1969; ROSZAK, 1970). A "estrada", assim, era tomada como uma experiência possível de afastamento, onde novas relações poderiam ser travadas, desestabilizando demandas do serviço militar, restrições sexuais ou imposições de ordem religiosa. Se comparada à atualidade, essa paisagem social modificou-se, há – sem dúvidas – outras formas de pressão ou, como diria o mesmo Cohen (2004), uma sensação de incerteza própria da modernidade tardia que talvez impila os sujeitos à feitura de viagens de longa duração; no entanto, hoje em dia, elas são estruturadas de forma diferente, havendo – inclusive – um embotamento às vezes pouco admitido entre a prática *backpacker* e as formas do turismo institucionalizado.

No limite, o que parece realmente restar dos "*drifters*" – pelo menos no que diz respeito a uma perspectiva genérica acerca dos *backpackers*, como será visto no próximo capítulo – é um imaginário extremamente atraente que mobiliza muitos no sentido da sua consecução. Todavia, segundo Cohen (2004), poucos sujeitos adquirem uma *competência* ou uma *disposição* para estar em trânsito que permite a recusa de formas institucionalizadas nos deslocamentos. Uma "carreira de viagem", conforme o autor, registra uma distinção, algo que

ainda hoje separa os "*drifters*" existentes de outros tipos de turistas, mesmo se tratando daqueles que não se reconhecem enquanto turistas. Nesses termos, existe – como assinalado – uma aproximação cada vez maior entre o "universo de práticas *backpackers*", se assim pudermos a elas nos reportar, e o "universo do turismo de massa institucionalizado". Essas ambivalências, essas mútuas informações, enfim, essa *fronteira embotada* será diversas vezes abordada ao longo dessa tese.

Por fim, ainda com o intuito de apresentar uma espécie de mapeamento dos primeiros trabalhos que influenciaram os estudos sobre as viagens *backpackers*, não devem ser esquecidas as contribuições de Jay W. Vogt. Suas reflexões, diferenciando-se dos trabalhos sociológicos de E. Cohen e J. Adler, ganham corpo a partir do desenvolvimento de suas próprias impressões de viagem. Na realidade, Vogt – em seu texto *Wandering: Youth and Travel Behavior* (1976) – dialoga diretamente com a obra de Cohen (1972), assumindo integralmente as construções tipológicas do autor que frisam a separação entre experiências turísticas institucionalizadas (o "turista de massa organizado" e o "turista individual organizado") e não-institucionalizadas ("exploradores" e "*drifters"*). No entanto, talvez devido ao seu "confessado" posicionamento como andarilho, sua atenção volta-se prioritariamente à quarta tipologia anunciada, o estilo de viagem dos *drifters*.

É válido frisar que as primeiras incursões das ciências sociais no campo do turismo, sobretudo as da antropologia, manifestavam preocupações com as modificações em ambientes nativos acarretadas pela ação da atividade turística. A deterioração natural dos espaços que recebiam tais sujeitos, assim como um temor acerca da possibilidade de perda de tradições culturais locais a partir dos intensos contatos, portanto, era uma constante que mobilizava os primeiros estudos sociológicos e antropológicos sobre o turismo (BARRETO, 2003; SMITH, 1989). Isso estava também presente nas reflexões de E. Cohen, quando ele tocava no ponto das "alterações" das atrações turísticas, retiradas de sua ambiência natural para transformarem-se em mercadoria a ser consumida pelos turistas, mas – principalmente – localizava-se entre as principais preocupações de Vogt (1976).

Dessa preocupação com o impacto promovido pela prática turística, do "turismo de massa sobre a comunidade anfitriã", é que ele inicia sua análise de um modelo de viagem menos prejudicial ao local, inspirado na tipologia *drifter*, ao qual ele chama de *wandering*. Os *wanderings*, segundo ele, embora pouco reconhecidos pela indústria turística, seriam sujeitos bastante comuns "entre nós", constituídos enquanto juventude aventureira, de baixo orçamento, desejosa de visitar, sobretudo, a Europa e vindo de classes médias emergentes, um tanto abastadas, principalmente, dos EUA. No que tange ao cuidado de se considerar o

contexto social de aparição dos *wanderings*, Vogt novamente concorda com Cohen: eles são produtos e ao mesmo tempo reação de uma "sociedade afluente", enriquecida, ou seja, que permite a materialidade dos deslocamentos, mas ao mesmo tempo recebe-os como críticas ao seu estilo de vida (COHEN, 1972, HALL, 1969; VOGT, 1976;).

Contudo, a riqueza – a meu ver – do empreendimento de J. Vogt (1976) é o estabelecimento de um deliberado esforço para compreender a prática dos *wanderings* a partir de seus próprios termos. É a busca do entendimento do ponto de vista êmico, assim, o que incentiva o pensamento de Vogt são, como ele próprio salienta, "os valores que estimulam esses jovens a viajar" o objeto de sua ênfase analítica. Desse modo, à apreciação sociológica construída por Cohen, soma-se uma disposição, de fato, etnográfica por parte de Vogt. Nesse sentido, é que a "confissão" deste como *wandering* – tendo viajado, inclusive, por quatro continentes – funciona como exploração de um canal de comunicação já aberto, como via de possibilidade para uma reflexão mais concreta sobre a referida prática de viagem.

No "corpo a corpo" com *wanderings*, surgem os discursos que explicitam, que exteriorizam, as motivações para se estar em trânsito de uma maneira que busca recusar as "facilidades" propostas pelo "turismo institucionalizado". De acordo com Vogt (1976), essas motivações são extremamente variadas, situando as viagens, por exemplo, como estratégias para recebimento de reconhecimento social e aquisição de prestígio ou localizando-as como vias de satisfação de desejos pessoais, tais como a vivência de períodos de intensa liberdade, de autonomia, de independência etc. Ainda com o autor, o exotismo do destino e, igualmente, o exotismo do modo de viajar, por si só, apresentam-se como fortes motivadores, principalmente, se levados em consideração os destacados desejos de reconhecimento ou aquisição de prestígio.

A noção de "crescimento pessoal" é algo recorrente dentro do rol de motivações elencadas pelos jovens. Há, nesse sentido, a ideia de que o deslocamento – aqui não importando, para alguns, os destinos em si – pode ser vivido como "autodescoberta", como experiência capaz de dirimir dúvidas próprias da passagem à idade adulta, como "instrumento" de desenvolvimento e aquisição de habilidades pessoais, a saber: maior flexibilidade ou adaptabilidade frente às dificuldades por se estar fora de casa, de sua zona de segurança; maior tolerância diante de um "confronto" cotidiano com esse não-familiar, com o diferente; e maior senso de autonomia e responsabilidade no que concerne à tomada de decisões, saber com o que gastar, "medir" os riscos e "arcar" com as consequências de determinados comportamentos, por exemplo.

Outra motivação presente nos discursos analisados por Vogt (1976) é a "intensificação da vida diária". Viajar, desse modo, é uma experiência de suspensão e quanto mais, segundo o autor, há abertura para uma "exposição cultural" durante o trânsito, maior é tal suspensão. Assim, as rotinas diárias, as obrigações cotidianas, as preocupações do dia a dia são postas em parênteses; o que ocorre nos processos de deslocamento é estimulação rigorosa provida pelo senso de novidade. Dentro desse contexto de intensificação da vida, podem ser inseridas as vivências de novas relações pessoais, o trato com outras matrizes de pensamento, com novas visões de mundo, que desestabilizam, interpelam, muitas vezes, geram conflitos, mas que nem por isso deixam de afetar. A relação entre intensidade e risco é também aqui percebida, o risco retira os sujeitos de certo campo de domínio, fazendo-os experimentar uma sensação própria das práticas de aventura, por exemplo.

Embora o perfil traçado por Vogt seja contestado pelas pesquisas atuais, principalmente, no que tange à redução de um tipo de viagem menos institucionalizada ao segmento jovem, seu esforço etnográfico é de grande valor, consistindo em uma considerável influência para o empreendimento de estudos mais preocupados com as dinâmicas da vida cotidiana dos sujeitos em trânsito, menos atrelados às apreciações que priorizam movimentos ou fluxos econômicos. É importante ressaltar, ainda, que várias das motivações presentes no trabalho do autor persistem nos discursos de hoje em dia, revelando uma relação de influência entre os deslocamentos dos *wanderings* e as viagens *backpackers* contemporâneas.

Assim, sem surpresa alguma, aquilo que caracteriza *drifters* e *wonderers* – desejos de autonomia e flexibilidade, disposições para exposição cultural e para intensas relações interpessoais –, de fato, aparece nos discursos dos sujeitos que praticam o que aqui chamamos de viagens ou de turismo *backpacker*. Entretanto, elementos daquilo que define o que foram as práticas de viagem durante o período do *The Grand Tour* e dos deslocamentos *trampings*, igualmente, são constantemente retomados. Viagem e conhecimento, assim como viagem e trabalho, apresentam-se como ingredientes incontornáveis das experiências de viagem que tendem a atender pelo nome de *backpacker*. É, portanto, esse caráter plural do conceito, inspirado e informado por múltiplas experiências de viagem, o que talvez, pelo menos do ponto de vista das ciências sociais, desponte como seu "calcanhar de Aquiles". Como se verá ao longo desse trabalho, as motivações e as formas de viajar são tantas que, possivelmente, a definição em questão, *backpacker*, agora é tomada como um constructo demasiadamente engessado, embora consagrado pelos usos propostos por certos agentes governamentais ou atores da indústria turística.

3 CONTEXTOS E MOTIVAÇÕES

"It's my life
It's now or never
I ain't gonna live forever
I just want to live while I'm alive
My heart is like an open highway
Like Frankie said
I did it my way
I just wanna live while I'm alive
It's my life".
(It´s my life, Bon Jovi)

Embora a distância entre Portugal e Marrocos não fosse, de maneira alguma, demasiadamente longa – já havia, por exemplo, experimentado horas quase "intermináveis" percorrendo estradas sinuosas na costa do Chile, em ônibus onde nem se podia reclinar a poltrona e tampouco existia banheiro, o que fazia com que o trajeto feito naquele confortável avião mais parecesse uma oferta do paraíso -, a viagem não se fez de forma tranquila. Eu sentia-me inquieto, por isso o relógio aparentemente não funcionava. Era quase como uma espécie de "trato", de "acordo", entre eu e ele; seus ponteiros não giravam e, consequentemente, eu não conseguia relaxar: ora me percebia bastante eufórico, ora um tanto temeroso em relação ao que iria encontrar naquele país que durante muito tempo apresentou-se como uma das minhas prioridades de destino, mas que só agora podia visitar.

Como bem disse o escritor P. Theroux (2012), perito em viagens, "todos os lugares, sejam onde forem, sejam quais forem, merecem ser visitados". Mas, pelo menos para mim, o Marrocos merecia mais! Será que eu estava demasiadamente enredado naquilo que E. Said (2007) chamou de "orientalismo"? Essa foi uma pergunta que ecoou em minha cabeça por muito tempo! De todo modo, o "apreço" que sentia pelo Marrocos causou-me uma enorme dificuldade no que se refere a escolher minhas paragens no país. De início, pensei que o Norte seria uma boa opção: vindos do sul da Espanha, muitos viajantes começam a explorar o território marroquino pelas cidades de Tânger ou Fez, depois de atravessarem o Estreito de Gibraltar por meio dos famosos *ferryboats*. Contudo, abandonei a ideia ao dar-me conta de que já havia tido uma interessante experiência de pesquisa na região da Andaluzia e que, por isso, deveria talvez esforçar-me por explorar novas "rotas".

Depois, pensei que Rabat e Casablanca seriam férteis campos de informação para minha investigação devido a suas funções de extrema importância no que diz respeito às dimensões econômicas e política do país. No entanto, após ler uma série de relatos de viagem, percebi que aqueles não eram destinos privilegiados pela maioria dos viajantes que procuravam visitar o Marrocos, a não ser quando tais cidades eram necessariamente a sua "porta de entrada", ou seja, quando os voos dos sujeitos em trânsito para lá se dirigiam. Mas, mesmo assim, encontrei, por mais de uma vez, "conselhos" no sentido de que se deveria deixar o caráter "moderno", "industrial" ou "formal" de Casablanca e Rabat, tomando um trem ou ônibus em direção ao Sul, assim que possível. E foi desse modo que procedi: na realidade, não fui ao Sul, optei por estabelecer-me, primeiramente, no centro-sudoeste marroquino. Nomeadamente, resolvi desembarcar em Marrakech.

Vista do alto, sem dúvida, a cidade de Marrakech se destaca por sua cor vermelha. A despeito de suas imensas palmeiras e de seus inúmeros jardins, os tons avermelhados e pastéis são os que, de fato, a contornam. Todavia, ao se cruzar qualquer uma das entradas da Medina, o cenário muda: são as diversas cores que emanam das carnes, dos legumes, dos tecidos, das especiarias, o que agora conferia tonalidade à cidade. A multiplicidade de cores, sobretudo na Praça Jemaa el-Fna, ganha reforço com a enorme variedade de cheiros e sonoridades e, porque não, com o grande leque de experiências tácteis oferecidas: são flautas e tambores, gritos de comerciantes, orações coletivas, chamados das Mesquitas, cobras e macacos, em meio a um tráfego caótico de carros e cavalos, o que ali tem lugar. Justamente por tais características, Marrakech configura-se como um dos principais destinos turísticos do Marrocos e por essa razão é que decidi tomá-la como primeiro e principal ponto de paragem. *Tours* para o deserto, *tours* para o litoral, montar em camelos, visitar cachoeiras, acampar sob tendas berberes etc., tudo era oferecido a partir dali.

Acontece que a experiência multissensorial que a cidade oferece, pelo menos no cerne da Medina, não é apenas da ordem dos estímulos. Ou melhor, é da ordem dos estímulos sim, mas, por vezes, estes são tão intensos que dão corpo a sensações de desorientação. O que torna-se ainda mais problemático ao se reconhecer o fato de que Marrakech, ou o Marrocos em geral, não é fácil – em termos de locomoção – mesmo para os viajantes mais acostumados a ler mapas: os *riads* – antigas casas que foram transformadas em pousadas ou albergues –, normalmente, se localizam em *derbs* (becos) ou pequenas ruas ainda não cartografadas. Colhendo informações aqui e ali, entrando em ruas sem saída, andando em círculos e, às vezes, até pagando por ajuda, é que as pessoas tentam encontrar seus lugares de hospedagem. Pois foi assim, logicamente, que também fiz. Barreiras linguísticas, informações

desencontradas, noite caindo… A cidade mais parecia um enigma por decifrar, cuja maior prenda seria a certeza de ter uma cama para dormir.

Depois de algumas horas, e com menos alguns *dirhans* (moeda local) no bolso, finalmente encontrei meu *hostel*. Ficava, agora já não era de se espantar, em uma rua sem saída, sendo atingido apenas a partir de certa disposição para viver algo quase da ordem do labiríntico. O prédio era grande, possuía quatro andares e um grande terraço que se escondiam por trás de uma porta vermelha, minúscula, onde tive de me abaixar para não bater com a cabeça. Imediatamente, pensei: "O que será dos europeus quando por aqui tiverem de passar?". O sujeito que me recebeu, simpaticamente, apontou para um sofá com estofamento roxo, repleto de almofadas coloridas, dizendo: "Descanse um pouco, daqui a pouco faremos seu *check-in*". Penso que devia agir assim com todos, já resignado com o fato de ter que admitir que achar aquele lugar não era tarefa nada fácil! Reparei, então, que não era o único a esperar, outros sofás no mesmo ambiente também estavam ocupados: mochilas, bonés, óculos, mapas e casacos se espalhavam por toda a recepção. Depois de alguns minutos, dois bules com chá de menta e uma *shisha* chegaram para serem partilhados enquanto se esperava.

Naquele primeiro encontro com outros viajantes, as perguntas de praxe, feitas mutuamente, vieram à tona: "Qual seu nome?"; "De onde você é?"; "De onde vem?" etc. Rick, Tommy, José... Austrália, Nova Zelândia, EUA... Espanha, Portugal, França... Surgiam como respostas. Mas eu procurava um pouco mais, queria ouvir não apenas sobre de onde eram, seus nomes ou de onde vinham; queria saber o porquê de seus nomes, o que faziam antes de viajar e, sobretudo, por quais motivos viajavam... Não parava de pensar que – a despeito de estarmos todos ali, carregando mochilas, no mesmo *riad*, na mesma cidade – tínhamos histórias, percursos e motivações diferentes. Marrakech, assim, dava-se como *campo* e, igualmente, como *metáfora*: se por trás da "vermelhidão", proporcionada pela vista do alto, erigia-se uma cidade multicolorida; talvez sob a aparente "uniformidade", derivada do primeiro contato com outros viajantes, emergisse também algo plural, múltiplo, diferente. Era isso, então, o que eu buscava compreender.

***

No capítulo anterior, procurei apresentar e situar em um contexto mais amplo – referindo-me, inclusive, a outras investigações acerca da temática da viagem – a categoria *backpacker* nos termos de P. Pearce, seu elaborador. Busquei, igualmente, evidenciar o fato de que tal elaboração conceitual havia ultrapassado os "muros" da academia, figurando,

assim, nos discursos de alguns atores localizados em sectores do mercado turístico e, também, em instituições governamentais. No entanto, para além do citado esforço de apresentação e contextualização, deve ser dito que o principal objetivo do capítulo precedente foi o de oferecer certa "base" para afirmar que há uma espécie de "descompasso" entre um esforço conceitual dirigido ao "entendimento da prática" (a categoria *backpacker*, no caso) e a maneira como os "sujeitos da prática" em questão, efetivamente, compreendem suas ações e, consequentemente, se denominam.

Desse modo, este segundo capítulo ocupa-se das "tensões" estabelecidas entre os processos de "classificação exterior" e as expressões de reflexividade pertencentes aos próprios "sujeitos da prática". Dito de outra maneira, no sentido de tornar mais inteligível um fenômeno que expande-se desde as últimas décadas, P. Pearce lança mão da categoria *backpacker*, como já salientado; no entanto, parece que a prática por ele denominada de viagem ou turismo *backpacker* é demasiadamente plural para ser entendida sob tal conceito: plural, por exemplo, no que diz respeito às motivações dos sujeitos, mas plural, sobretudo, no que tange às formas de auto-apreciação mobilizadas pelos viajantes em si. Assim, de forma mais concreta, passo agora a apresentar a experiência de viagem de alguns interlocutores, sendo – especificamente – esse "debruçar-se" sobre uma perspectiva *êmica* acerca das práticas de viagem o que faz com que interpelações não parem de surgir no que concerne à categoria em análise.

Para tentar compreender como os sujeitos viajantes realizavam e dotavam de sentido seus deslocamentos tive de, como nos diz Foote Whyte (2005), "gastar tempo" com eles. Essa expressão significa muito mais que "sentar" e "ouvir", ela implica – necessariamente – um "encaixe" nas atividades desses sujeitos: era preciso "sentar" e "ouvir", sim, mas principalmente "andar" e "escutar". Da dupla deambulação, das pernas e da mente, articulada a uma escuta atenta, é que se podia "afinar" a voz e fazer perguntas ganharem corpo. Desnecessário dizer que em viagem, a disponibilidade para uma entrevista "formal", onde os sujeitos suspendessem suas atividades para se dedicar a tal expediente, era bastante escassa. Assim, as "esquinas" de Foote Whyte diluíram-se em trilhas, ruas e estradas partilhadas, palcos de um sem-número de conversas informais que não podem deixar de ser consideradas importantes fontes de informação[55].

[55] A esquina, na obra de Foote Whyte (2005), apresenta-se como um *lócus* privilegiado de observação e interação. Assim, é nela que o pesquisador estabelece suas bases de interação com alguns dos principais sujeitos pertencentes à comunidade estudada, sendo tais interações – é válido destacar – muitas vezes desenvolvidas sob a lógica da informalidade. Esse caráter informal de interação e, consequentemente, de produção de informação, portanto, não deve ser desvalorizado frente às estratégias formais de pesquisa, como as entrevistas em

Muitas dessas trilhas, ruas e estradas partilhadas, como se pode imaginar, cruzavam fronteiras, trespassavam limites nacionais e internacionais. Os sujeitos em trânsito inseriam-se em uma dinâmica de circulação, para me servir de uma expressão de G. Marcus (1995), cuja base são "noções difusas" de tempo e espaço, o que fazia ser incontornável o projeto de uma "etnografia móvel"[56]. Desse modo, as experiências de viagem aqui apresentadas pertencem a sujeitos com os quais estabeleci contatos mais duradouros na medida em que materializava a "ação de os seguir", pelo menos, por determinados trechos de seus itinerários. Seguindo-os, fundamentalmente, era como conseguia lidar com o enorme desafio de buscar manter uma relação estreita e interativa no bojo de uma experiência, por excelência, da ordem da efemeridade. Se com eles, em resumo, não "caísse na estrada", não haveria condições de estabelecer uma relação de confiança e empatia e tampouco teria oportunidade de me deparar com a prática de viagem em si, com suas maneiras de execução e dotação de sentido, enfim, com sua devida *artesania*.

Finalizadas essas pequenas notas metodológicas, o foco agora recai sobre a experiência de meus interlocutores: três sujeitos, dois homens e uma mulher, que conheci em distintos pontos de suas trajetórias e com os quais mantive contato alargado, inclusive após terminarem suas jornadas. No intuito de compreender suas práticas de viagem, *seis dimensões* foram exploradas, sendo duas delas localizadas no presente capítulo e as outras quatro em dois capítulos subsequentes, à título de melhor sistematização. A primeira dimensão, assim, diz respeito ao *contexto de origem* no qual se insere o viajante. A ideia é tentar perceber um

---

profundidade ou grupos focais, por exemplo. Por vezes, é no próprio fluxo da pesquisa que perguntas surgem, que explicações significativas emergem, frutos de momentos de interação que não se relacionam, unicamente, com demandas formais. É preciso deixar claro que aqui não há intenção de adotar qualquer perspectiva maniqueísta acerca da relação informalidade/formalidade nos processos de pesquisa, o que há, de minha parte, é um esforço por priorizar as singularidades do "objeto de estudo" para além de proposições metodológicas desencarnadas, da ordem do receituário. É, justamente, nessa perspectiva que a "esquina" apresenta-se, para mim, como uma boa imagem para pensar acerca das interpelações metodológicas suscitadas pelas práticas de viagem.

[56] Ao se reconhecer a existência de um mundo em estreita conexão, avizinhado, multiplamente informado, questões que problematizam o *tropo* clássico da etnografia – baseado em processos de investigação intensiva e prolongada em um território bem delimitado – ganham cada vez mais força. Reflexões sobre um projeto de "pesquisa etnográfica móvel ou multi-situada", assim, aparecem como possibilidades de resposta a essas transformações empíricas experimentadas no mundo contemporâneo, onde as "produções culturais" não se localizam em um único lugar. A etnografia móvel, desse modo, projeta-se no intuito de examinar a "circulação de significados culturais, objectos e identidades em um tempo-espaço difuso" (MARCUS, 1995, p. 96), ou seja, processos que não somente atravessam múltiplos lugares, mas que também geram associações e conexões entre os mesmos. A prática de viagem é a ultrapassagem de fronteiras por excelência, os sujeitos em trânsito compõem um "diálogo" plurilocalizado que conecta e associa ou – ainda nas palavras de Marcus (1995) – "justapõe" diversas localidades, residindo aí a incontornabilidade de um projeto de etnografia multi-situada. Ainda sobre a necessária problematização das "imagens mentais" clássicas acerca do trabalho de campo, ver Clifford (1999) e, de forma mais especial, ver a discussão do citado pensador no que se refere às práticas de definição de um trabalho de campo considerado como "real", apenas, a partir de parâmetros derivados de uma experiência de campo "exótica".

sujeito viajante que tem sua biografia situada em conjunto de relações que podem, talvez, influenciar suas razões para viajar ou mesmo repercutir na maneira como se efetua seu deslocamento. As *razões*, as *motivações* para se iniciar uma viagem, especificamente, constituem a segunda dimensão explorada. O que faz os sujeitos empreenderem seus deslocamentos, quais são as forças propulsoras de tais destacamentos, é o que nessa sessão é tomado como objeto privilegiado de reflexão. A terceira dimensão refere-se à *direção* da viagem. Para onde ir, por quais motivos determinados destinos são escolhidos, o que faz os sujeitos mudarem de itinerário ou como eles "colhem" informações sobre os lugares que visitam, são as principais questões.

A quarta dimensão, por seu turno, relaciona-se com as noções de *tempo* e de *ritmo*, sendo, por exemplo, algumas das inquietações as seguintes: a duração da viagem; como se estabelecem as relações com experiências passadas e projetos futuros ou; em que velocidade e porque meios se efetua o deslocamento. A quinta dimensão trabalhada, diz respeito aos *fatores de fricção* da viagem. Na realidade, o objetivo é procurar compreender aquilo que pode vir a desestabilizar um deslocamento (uma experiência amorosa, uma doença familiar, uma proposta de emprego etc.) ou mesmo encerrar uma temporada em trânsito. Por último, a sexta dimensão ocupa-se dos *discursos*, das formas de *autodenominação* e da *elaboração de sistemas de classificação* por parte dos sujeitos em relação à sua própria prática de viagem. A reflexão acerca dessas seis dimensões, a meu ver, realça o caráter não homogêneo da prática, sem deixar de considerar a observação de suas regularidades. O que talvez possa contribuir não para a assunção da impossibilidade do uso de "ferramentas conceituais", mas sim para o estabelecimento de um convite para revisitar as que aí já estão.

3.1 Contextos: considerações acerca dos pontos de partida das viagens

Conheci Marc, um carioca com então 23 anos, no ano de 2011. Nós estávamos hospedados no mesmo albergue, situado no bairro de Copacabana, na zona sul da cidade do Rio de Janeiro. Nosso primeiro contato se deu na sala de estar do referido lugar, ambos assistíamos a um famoso programa esportivo e começamos a comentar as *performances* ali destacadas. Do esporte, passamos a outros tantos assuntos e foi aí que percebi que falava com um sujeito que, apesar de seus 23 anos, parecia ter uma larga experiência em viagens de longa duração. Tendo iniciado meu curso de doutorado em março daquele ano, não tardei a explicar-lhe minhas pretensões de pesquisa, embora naquela altura elas não estivessem, obviamente, totalmente claras ou bem organizadas. Ainda assim, ele logo se mostrou

interessado em colaborar de alguma maneira, era um sujeito falador, que apreciava narrar suas experiências pelo mundo afora e demonstrava, inclusive, certa preocupação em evidenciar a importância que as viagens tinham em sua vida:

> Eu nasci em Campos, no interior aqui do Rio. Meu pai era produtor de TV e sempre viajava muito. Quando dava, eu e meus irmãos íamos com ele, nos divertíamos muito juntos. Depois cresci e continuei a viajar, fiz intercâmbio no colégio... Foi muito bom, acho que peguei essa coisa de viagem dele, já minha mãe era mais caseira, acho que por isso não deu certo e eles se separaram... Depois do intercâmbio, quis viajar mais, juntava todo dinheiro que tinha sempre pensando em viajar.

O intercâmbio ao qual Marc se reporta foi feito nos Estados Unidos, quando ainda tinha 16 anos. Segundo ele, o pai foi quem o motivou a viver fora do país, esforçando-se para sublinhar a importância de se dominar um segundo idioma. Quando retornou ao Brasil, após um ano de programa, o carioca prestou vestibular para o curso de publicidade, mas não conseguiu vaga em uma universidade pública, fazendo, então, a opção por se matricular em uma faculdade privada. O pai, novamente, o apoiou, não exigindo que ele frequentasse "cursinho" por mais um ano para fazer, outra vez, as provas de vestibular. Sobre a questão, Marc contou-me:

> Morar fora me fez muito bem. Não tenho dúvida. Mas, como passei parte do meu pré-vestibular em outro país, acho que me prejudiquei um pouco, não me preparei bem. Mas, por outro lado, eu voltei falando um ótimo inglês, acho que deu uma equilibrada. Se eu fosse pesar, se pudesse escolher entre a universidade pública e o inglês, acho que continuaria com o inglês... Hoje, falando bem inglês, é muito mais fácil viajar!

No entanto, se o pai de Marc o apoiou nas duas situações anteriores, o mesmo não aconteceu quando o carioca aos 20 anos, "já quase no meio do curso", de acordo com suas palavras, resolveu trancar a faculdade para viajar mais uma vez. "Cair na estrada" não havia sido um problema para seu pai até então; na realidade, as experiências de viagem eram, sobretudo, valorizadas e incentivadas por ele. O que ocorria de diferente nessa nova situação, entretanto, parecia ser o conflito entre o "mundo dos estudos", simbolizado pela faculdade e o curso superior, e "estudo do mundo" pela própria experiência, objetivo ao qual Marc parecia se propor. Interessante perceber que, se para o pai existia um conflito tão evidente que não necessitava de maiores explicações, para o filho não havia qualquer falta de sentido em deixar a faculdade para empreender mais uma jornada:

> Quando disse que ia trancar a faculdade, meu pai ficou muito irritado, não quis nem falar, achava tudo uma loucura. Acho que foi a primeira vez que discutimos muito. Ora, mas eu não iria morar fora e ficar pedindo para ele bancar tudo... Eu falava inglês, podia trabalhar... Claro que ele ia ter que me ajudar no início, mas depois eu

> me organizava... E era meu sonho, eu não queria ficar em uma sala trancado e depois em um escritório... Eu queria viajar pelo mundo, eu surfava, queria ir para o Havaí, para o Tahiti, para a Indonésia... Ele não deixou, nunca deixou, mas eu fiz do mesmo jeito e ele me ajudou do mesmo jeito... Fui para o Havaí, para a Indonésia, para o Thaiti e ainda fui para a Austrália... Ele me ajudou, acho que ficou com medo de ver o filho passando alguma necessidade!

O deslocamento feito por Marc entre os lugares acima mencionados, durou cerca de 08 meses e foi a primeira de suas viagens de longa duração. Depois dessa, ele ainda afirmou ter feito outra viagem para surfar ao longo das costas chilena e peruana, experiência que durou mais três meses. À época em que nos encontramos no albergue do Rio de Janeiro, o carioca preparava-se para dar início a sua terceira jornada, o propósito – embora não mais englobasse o *surf* – ainda se referia à prática de esportes: Marc queria fazer, segundo seus próprios termos, um "mochilão" pela Europa, aproveitando o inverno para praticar *ski* e *snowboard*. Depois do mencionado encontro, mantivemos contacto via *internet* por algum tempo e no ano de 2013 nos encontramos mais uma vez na cidade do Rio de Janeiro, onde agora ele divide seu tempo entre aulas particulares de inglês e o trabalho como *bartender* em um conhecido hotel localizado na orla carioca.

Também em um albergue, mas dessa vez localizado na cidade de Sevilha, região da Andaluzia, na Espanha, conheci Ceci, uma australiana de 27 anos. Como estávamos no verão, o ano era o de 2013, e a cidade estava bastante quente, passávamos uma boa parte da tarde no dormitório que dividíamos com mais seis pessoas, uma vez que lá podíamos aproveitar as "graças" de um potente ar-condicionado. Depois de uma semana em Sevilha, ela iria cruzar a fronteira com Portugal para passar algum tempo na região do Algarve. Como esse também era meu caminho de volta a Lisboa (onde estive fazendo um doutorado "sanduíche"), resolvi acompanhá-la, percorrendo com a australiana não somente os caminhos da referida costa portuguesa, mas igualmente todo o percurso que também a levou para a capital do país. Esse período de "partilhada da estrada", assim, apresentou-se como uma experiência riquíssima no que diz respeito aos meus esforços de entendimento acerca das práticas de viagem de longa duração, permitindo, inclusive, que pudesse de fato conhecer um pouco da biografia da viajante Ceci:

> Sou a filha mais nova de uma família com três irmãos. Meu pai é médico aposentado e minha mãe é jornalista, também aposentada. Nasci numa cidade de praia, e o que posso dizer é que não consigo ficar muito tempo longe do mar, da natureza, adoro correr... Todo dia, mesmo viajando, tento acordar cedo e correr pela cidade com o nascer do sol... Às vezes é difícil, mas quando consigo é muito bom.... Por isso estou com muita vontade de ir ao Algarve, dizem que é lindo.

Quando conversávamos ou saíamos para fazer algum passeio pelas cidades que visitávamos, reparava que Ceci sempre carregava consigo um "bloquinho" de notas. Já sabia que, como sua mãe, ela era jornalista e pensei que "tomar notas" era uma espécie de costume do ofício ou uma estratégia para registrar informações sobre os lugares visitados que poderiam vir a ser posteriormente rememorados, como fazem vários viajantes a partir da confecção de seus "diários de viagem". No entanto, depois de uma discussão acerca do que seriam os objetos "essenciais" para se ter em uma mochila, ou mala, quando se efetua uma longa viagem, ela evidenciou a particular importância do seu "caderninho":

> Como jornalista, trabalhei algum tempo na área de direitos humanos, fui, inclusive, várias vezes para a Indonésia, fiquei até bastante tempo por lá. Uma vez, minha mãe me visitou e perguntou porque eu não escrevia algo sobre minha experiência de trabalho na área, foi aí que resolvi fazer um blog sobre direitos humanos. Depois, quando decidi fazer essa viagem, prometi para mim que ia continuar escrevendo sobre minhas experiências, sobre as pessoas que encontrava, sobre como elas se conectavam com os lugares que moravam. Penso em fazer uma pós ou um mestrado quando voltar para a Austrália e o blog, as informações que tenho, poderiam ser úteis para isso.

Assim, de acordo com Ceci, os "bloquinhos", somados a "um bom livro, um lenço colorido e uma câmera fotográfica", configurariam o que para ela existia de fundamental para ser carregado em sua bagagem durante suas jornadas. Como jornalista, a relação escrita-leitura era bastante cara à australiana e, por mais de uma vez, a vi "pesquisando" títulos, para ela interessantes, nos espaços onde se situavam os livros ofertados aos hóspedes pelos albergues. Nossa relação desenvolveu-se, sobretudo, ao longo dos quase quinze dias que levamos para chegar em Lisboa, partindo de Sevilha. Após alguns dias na capital de Portugal, Ceci então foi em direção ao norte, onde pegaria um voo na cidade do Porto[57] com destino a Itália:

> Estou muito feliz, vou para a Itália e lá encontrarei meus pais. Vou dar uma desacelerada, descansar um pouco e ficar um tempo com eles! Estou viajando já por um longo tempo e senti a falta deles, ainda bem que eles puderam vir visitar-me. Queria que meus irmãos também viessem, mas não puderam por conta do trabalho ... Mas minha irmã esteve na Itália, me deu boas dicas e acho que lá vai ser muito legal com meus pais.

[57] No cenário turístico de Portugal, a cidade do Porto, situada no norte do país, ocupa um lugar de suma importância. Obviamente, tal importância relaciona-se, em alto grau, com suas "potencialidades turísticas", como beleza natural e arquitetura, mas também diz respeito ao fato de abrigar, desde o mês de Julho de 2009, uma base da *Ryanair*, famosa companhia aérea *low-cost*. As inúmeras promoções, bem como a venda de bilhetes aéreos normalmente a um menor custo, se comparados aos oriundos de outras empresas do ramo na Europa, transformou a cidade do Porto em uma espécie de "porta de entrada" de Portugal, um destino com acesso facilitado por tais acções que, de maneira intensa, incrementou a dinâmica turística também no que concerne ao restante do país.

Assim como ocorreu com Marc, procurei manter contato com Ceci durante a continuidade de sua viagem. Por meio, principalmente, do *Facebook*[58], conseguimos conversar outras tantas vezes. Como estava morando em Lisboa, tentamos ainda combinar outro encontro - buscando aproveitar os preços acessíveis das empresas aéreas no período de baixa estação -, mas ela logo desmarcou, afirmando que voltaria para a Austrália motivada pela festa de casamento de uma grande amiga, a qual em hipótese alguma poderia deixar de comparecer. Mesmo de volta à Sidney, desde o começo de 2014, Ceci ainda constituiu-se como uma importante interlocutora, com qual estabeleci, como se verá adiante, uma série de discussões acerca da temática das viagens de longa duração.

O terceiro interlocutor que gostaria de apresentar é um inglês chamado Benny. Nos conhecemos no ano de 2012 (àquela altura ele tinha 26 anos), enquanto esperávamos a embarcação que nos levaria da cidade de Angra dos Reis para Ilha Grande, arquipélago localizado na costa oeste do Estado do Rio de Janeiro. Em princípio, planejava ficar apenas um final de semana na Vila do Abrão, uma das comunidades do lugar, mas logo mudei de ideia ao perceber que aquele era um destino bastante procurado pelos sujeitos que exploravam a costa da região sudeste do Brasil. E era, justamente, isso que Benny fazia ali: ele vinha da capital do Rio de Janeiro e objetivava conhecer Angra dos Reis e Ilha Grande para, posteriormente, voltar a Mangaratiba ou Paraty e, depois, seguir para o litoral paulista. Os planos de Benny foram me relatados quando travamos nossa primeira conversa ao nos preparar para tomar nossos lugares na fila de embarque, pois tínhamos os dois adquirido nossos bilhetes de deslocamento até Ilha Grande na mesma empresa.

Como na maioria das primeiras interações, nossa conversa tematizou apenas questões genéricas acerca da viagem que fazíamos, do clima, das cidades que tínhamos visitado etc. No entanto, quando desembarcamos, nos demos conta que tínhamos feito reserva no mesmo albergue e, a partir daí, estabelecemos uma relação mais próxima que repercutiu, consequentemente, nos temas abordados em nossos diálogos. Assuntos mais íntimos,

[58] De forma resumida, o *Facebook* apresenta-se como uma rede social na *internet* onde os usuários, a partir da dinâmica de criação de perfis, podem interagir entre si. Composto por diversas ferramentas, como o "mural", por exemplo, tal dispositivo comunicacional permite uma interação intensa entre os sujeitos que tem a opção de publicar frases, fotos e vídeos, bem como sugerir *links* pertencentes a outros domínios da *internet*. Ainda no que diz respeito às possibilidades de contato, o *Facebook* conta com uma espécie de "bate-papo", ou *chat*, por meio do qual os sujeitos se comunicam em tempo real. Essa última ferramenta, assim, foi a mais utilizada por mim nas tentativas de manter diálogos com meus interlocutores após o fim de nossos encontros face a face. No entanto, é necessário dizer que o acompanhamento das publicações nos "murais" dos sujeitos – fotos, frases, pensamentos ou vídeos –, também, permitiu o estabelecimento de aproximações com os mesmos: aquilo que publicavam, sobretudo enquanto viajavam, era encarado por mim como pistas, indícios, pequenos fragmentos de experiência, que – analisados em conjunto – poderiam talvez compor uma narrativa daquilo que por eles era vivido ou experimentado.

próprios de nossas trajetórias pessoais, como família, relacionamentos e projetos para o futuro, foram abordados. Especificamente sobre sua família e seu lugar de origem, Benny disse-me:

> Eu nasci em uma cidade no noroeste da Inglaterra, é pequena e não muito conhecida. Meu pai nasceu no País de Gales e morou em vários lugares porque trabalhava como engenheiro civil. Minha mãe é alemã, é professora... Trabalha com artes, ensinando crianças com autismo... Como minha cidade é pequena, depois do colégio, me mudei para Sheffield para fazer meu curso de Economia na universidade de lá e depois me mudei para Manchester, que é onde moro atualmente, para fazer meu mestrado na área de finanças.

Quando perguntei porque tinha escolhido o Brasil para viajar, Benny respondeu-me dizendo que já havia conhecido boa parte da Europa. Sendo sua mãe alemã e seu pai galês, festas de final de ano e férias escolares quase sempre significavam viagens de retorno aos países de origem de seus pais. Além disso, disse-me que seus pais fizeram uma "viagem romântica" pela Argentina e que se encantaram pela América do Sul, alimentando sua vontade de conhecer tal continente:

> Eu conhecia a Europa, daí meus pais vieram para cá e me falaram coisas muito boas da comida, do clima, da beleza da América do Sul. Então, quando tive a oportunidade, vim! Só que eles ficaram somente na Argentina, eu já fiz mais que eles... Não ia sair da Inglaterra, vir para cá e conhecer apenas um país, era longe demais e também muito caro para fazer só isso!

Nos últimos dois dias em que passamos em Ilha Grande, o cenário havia mudado radicalmente: de um sol escaldante, passamos a tentar nos esquivar da intensa chuva que ali caía. Esse período de clima chuvoso frustrou a ideia inicial de Benny no sentido de seguir explorando os litorais carioca e paulista, fazendo-o decidir voltar para a cidade do Rio de Janeiro. De minha parte, o tempo que previa passar naquele litoral já havia sido ultrapassado e aproveitei a companhia do inglês para regressar a capital e, como havíamos conversado muito, resolvemos tentar hospedarmo-nos no mesmo lugar. Assim, ainda passei mais ou menos 5 dias com Benny, até ele, com a melhora do tempo, resolver seguir viagem rumo à São Paulo. Repetindo o que aconteceu com Marc e Ceci, continuei mantendo contato com Benny mesmo após seu retorno à Inglaterra, desse modo pude por mais algumas vezes retomar nossas discussões sobre práticas de viagem, privilegiando especialmente suas experiências de longa duração.

Acompanhar Marc, Ceci e Benny, podendo conhecer um pouco de seu contexto de origem (algo sobre suas famílias, seus países, suas atividades laborais etc.), permitiu-me refletir sobre algumas recorrências presentes nas narrativas dos sujeitos que se estabelecem

mesmo antes da experiência de viagem ser de fato empreendida. Essas recorrências que dizem, portanto, respeito aos *backgrounds* dos sujeitos viajantes, a meu ver, contribuem em muito para o entendimento das práticas de viagem em questão: práticas denominadas por Pearce de *backpackers* ou como venho chamando, na tentativa de evitar a impressão de que essa categoria é aceita sem qualquer ruído, *práticas de viagens de longa duração.* Aparentemente, os contornos biográficos dos sujeitos interlocutores são extremamente distintos – eles têm diferentes nacionalidades, níveis escolares plurais, profissões variadas etc. –, o que nos levaria a crer que a única coisa que, verdadeiramente, partilham é o fato de estarem em trânsito por um período considerável, priorizando conhecer o máximo de destinos possíveis ou procurando acomodação em albergues e não em hotéis, por exemplo. Ou seja, nesse caso, a viagem *em si* seria o único fio que teceria conjuntamente suas experiências; contudo, uma outra leitura sobre o que se partilha, considerando também aquilo que antecede os deslocamentos, talvez possa ser proposta.

Como pode ser depreendido dos discursos dos sujeitos aqui apresentados, as viagens por eles empreendidas são *viagens autorizadas*, esse é o *primeiro ponto de intersecção* que gostaria de destacar. Marc, Ceci e Benny são atores de uma mobilidade que é permitida, legal e executada tendo como horizonte, principalmente, suas próprias propensões. As viagens de longa duração ora tratadas, assim, referem-se a práticas de deslocamento que se distinguem da migração ou da diáspora; em sentido mais geral, se diferem de quaisquer exemplos de *mobilidade compulsória*, sejam quais forem suas motivações (econômica, política, religiosa etc.). Voltemos a Marc, por um instante: suas experiências de viagem são baseadas em suas propensões "individuais", seus destinos são escolhidos de acordo com seus "objetivos" ou "interesses pessoais", não há uma "ação exterior" que de fato o impila a deixar seu lugar. O mesmo parece ocorrer com Ceci e Benny, são trânsitos que não são compulsórios e tampouco proibidos, não permitidos, ilegais. O cruzamento de fronteiras é feito no registro da legalidade, as diversas entradas e saídas são devidamente autorizadas, não geram a tensão, por exemplo, que constitui o cerne das experiências dos migrantes africanos rumo à Europa, via Itália ou Grécia; não possuem o caráter de desespero ou de degradação que alimenta tentativas de invasão de enclaves espanhóis, outra vez à título de ilustração, no Marrocos[59].

[59] Desde o desmantelamento da U.R.S.S, virtualmente quase todos os países abandonaram formas de controle sobre a *saída* de contigentes populacionais de seus territórios. No entanto, paradoxalmente, junto a um discurso de aproximação de países e regiões, hoje em dia nota-se um intenso recrudescimento no que diz respeito aos controles para se entrar em determinados países (VERTOVEC & COHEN, 1999). Lampedusa, na Itália, por exemplo, serve de inquestionável platô para discussões acerca deste tema: diante de um terrível naufrágio no final do ano de 2013, onde 339 imigrantes ilegais vindos da África morreram, as leis acerca das questões migracionais foram alvos de esforços de revisitação. A justificativa para o estabelecimento de tal debate talvez se

Embora muitos sujeitos que empreendam viagens de longa duração não se vejam como turistas, uma vez que – como dito – tentam fazer seus arranjos de viagem de uma forma "independente", tal imagem, de acordo com o sentido específico a ela dado por Bauman (1998), é um interessante recurso explicativo para a modalidade de deslocamento aqui em questão. Marc, Ceci e Benny são *turistas* porque tem a *possibilidade* de se mover no mundo, *podem* lançar mão desse expediente e construir uma trajetória biográfica que envolve o *trânsito,* sim, mas que não passa por constrangimentos ou impedimentos de ordem política ou jurídica, como no caso de alguns tipos de migração. Desse modo, é que sua qualidade de *turista* é destacada, afastando-os de outra noção também cunhada pelo sociólogo polonês, a de *vagabundo*. O *vagabundo* seria aquele que é impelido a mover-se, é deslocado por forças que o ultrapassam, que traz consigo a mobilidade enquanto uma necessidade e não como uma opção para melhor se situar no jogo das identidades fluídas, diferentemente, portanto, do exemplo do turista[60]. Esse estatuto de "sujeito autorizado a viajar" atravessa as experiências dos interlocutores apresentados, bem como pode ser evocado no que diz respeito a todos os sujeitos com os quais travei contato durante essa pesquisa, configurando-se, portanto, como

deva à cruel ironia referente às medidas legais tomadas acerca do caso, onde os únicos punidos, de acordo com a legislação vigente, seriam os próprios imigrantes sobreviventes. Essa necessidade de se deslocar, no afã de vivenciar melhores condições de existência – que faz, diga-se de passagem, com que muitas vezes os sujeitos corram grandes riscos de morte – também pôde ser notada diante das tentativas de invasão ao território espanhol de Melilla, durante o primeiro semestre do ano de 2014, por parte de centenas de marroquinos. É escusado dizer que a experiência migrante não pode ser tomada como algo homogêneo, entretanto sua dimensão "ilegal", conformadora dos dois casos em questão, expõem tensões em fronteiras que repercutem em planos jurídicos, políticos e sociais que não podem deixar de ser observados. Mais uma vez estamos diante, aqui, de uma experiência de deslocamento não autorizada, que se difere substancialmente daquela efetuada pelos interlocutores dessa pesquisa. Outra informação importante refere-se ao fato de as experiências de viagem de longa duração não terem como objetivo processos profundos de enraizamentos, se assim puder ser colocado. Afastando-se desta ideia de formação de laços com um destino, os sujeitos das viagens de longa duração – colecionadores de vários "pousos" ou destinações – distinguem-se, uma vez mais, dos migrantes e também dos sujeitos que efetuaram deslocamentos considerados como diásporas. Especificamente sobre esta última prática de deslocamento, faz-se mister esclarecer mais uma última diferença: as viagens de longa duração aqui apreciadas são construídas sob o signo da individualidade, são viagens operadas por sujeitos e não por coletivos que partilham laços históricos ou geográficos e tampouco por grupos étnicos ou conjuntos de indivíduos com aspirações e demandas políticas semelhantes.

[60] No sentido de tornar mais evidente a distinção entre *turistas* e *vabagundos* – recurso metafórico tomado de empréstimo, como assinalado, de Bauman – é interessante notar as pontuações feitas pelo próprio sociólogo acerca da temática em questão. Assim, os *turistas* podem ser caracterizados como aqueles que "iniciam suas viagens por escolha – ou, pelo menos, assim eles pensam. Eles partem porque acham o lar maçante ou não suficientemente atrativo, demasiadamente familiar e contendo demasiadamente poucas surpresas [...]" (BAUMAN, 1998, p. 116). Por seu turno, o *vagabundo* tem como principal traço constitutivo a ação de se movimentar enquanto uma obrigação, e não como produto de uma "escolha" que tende a se relacionar, por exemplo, com valores como os de "independência" ou "autonomia". Sobre esse contingente de atores móveis, Bauman (idem, p. 117) fala: "Se estão em movimento, é porque foram impelidos por trás – tendo sido, primeiramente, desenraizados por uma força demasiadamente poderosa, e muitas vezes demasiadamente misteriosa, para que se lhe resista. Vêem sua situação como qualquer coisa que não a manifestação da liberdade. […] Para eles, estar livre significa *não ter de* viajar de um lado para outro". Essa tensão, que ilustra a maneira distinta como a mobilidade é acessada, portanto, é o que justifica o uso do termo "sujeitos autorizados a viajar", ou seja, sujeitos que gozam de determinadas posições privilegiadas onde o ato de deslocar-se aparece como algo da ordem das "escolhas", como dito, e não como expressão de necessidades.

uma verdadeira *qualidade partilhada* – a despeito de todas as diferenças existentes entre os viajantes – mesmo antes da viagem de fato se materializar.

Aliada à essa dimensão política, àquilo que "autoriza" o sujeito a viajar, deve figurar uma observação acerca das "posições sociais" (BOURDIEU, 2002) ocupadas pelos sujeitos viajantes em suas sociedades de origem, assim como algumas considerações sobre características singulares dos países de origem também devem ser pontuadas. Embora tenha encontrado, durante meu tempo em trânsito, sujeitos que não possuíam uma condição financeira confortável (ou, pelo menos, diziam não possuí-la), a imensa maioria era oriunda de países bem situados, se assim puder dizer, no contexto econômico mundial e, igualmente, proveniente de famílias com certo poder aquisitivo. Grande parte dos sujeitos que encontrei em meus períodos de deslocamento, portanto, eram nativos de países do norte da Europa, merecendo realce a quantidade de alemães, ingleses e, sobretudo, escandinavos, que viajava por um período superior a seis meses. Fora do contexto europeu, norte-americanos, canadenses e, principalmente, australianos e neozelandeses eram facilmente encontrados, como um dos últimos certa vez disse-me, "em quase qualquer canto do planeta". Israelenses, após o serviço militar obrigatório, constituíam-se como um contingente considerável em trânsito, mas, pelo menos para mim, de difícil acesso, uma vez que pareciam priorizar interações entre si[61]. No que concerne à América do Sul, brasileiros e chilenos, seguidos por argentinos, formavam os maiores segmentos de viajantes que pude encontrar e com quais estabeleci contatos.

Se nos dispusermos a imaginar um mapa mundial, considerando tais encontros etnográficos, será perceptível que os países de origem dos sujeitos dessas viagens de longa duração ocupam posições, como dito, privilegiadas no contexto econômico mundial. Sendo interessante, ainda, notar que a extensão e o destino das viagens também dialogam intimamente com as singularidades de cada país: a Europa mediterrânea, por exemplo, pode não ser um destino tão acessível para sul-americanos, mas de fato o é para sujeitos provenientes da Escandinávia. Ainda entre sul-americanos, a África e países como Portugal e Espanha aparecem como lugares constantemente acessados, ao passo que o norte da Europa é evitado ou visitado em um período mais curto. Em resumo, o que gostaria de destacar como

[61] Pesquisadores como Erik Cohen e Chaim Noy (NOY; COHEN, 2005; NOY, 2007) tem se debruçado especificamente sobre as práticas de viagem de longa duração, conhecidas como *tarmila`ut* em hebraico, efetuadas por jovens israelenses. Em sentido geral, ambos os pensadores assumem a ideia de que as sociedades de origem dos viajantes influenciam com vigor suas experiências em trânsito, baseados nisso, portanto, buscam refletir acerca de tal relação de forma especial no tocante aos jovens israelenses. Em sua produção, temáticas como religião, tabus alimentícios ou esforços para manutenção das tradições, sendo interpeladas pelas práticas de viagem, são recorrentes.

segundo ponto de intersecção é esse "bom posicionamento" econômico dos países "emissores" de viajantes de longa duração, o que faz com que, por exemplo, se encare com certa surpresa a ação de um viajante marroquino, peruano, boliviano, ou mesmo mexicano, ao cruzar vários países em uma temporalidade alargada. Novamente aqui, portanto, tem-se uma espécie de recorrência que se dá mesmo antes de a viagem ser propriamente empreendida.

Marc, Ceci e Benny – como brasileiro, australiana e inglês – são exemplos do que acima acabei de expor. Mas, de forma especial, gostaria igualmente de me debruçar sobre seus exemplos para sublinhar a presença da viagem enquanto parte integrante do conjunto de práticas íntimas desses sujeitos, sendo esse o *terceiro ponto de intersecção* destacado. Marc é filho, como sinalizado, de um produtor de TV, sujeito experiente também em termos de viagem por conta de sua atuação profissional e que, nesse sentido, a valoriza enquanto ferramenta de aquisição de conhecimento. É por isso, por exemplo, que o surfista/*bartender* brasileiro foi estimulado em sua primeira grande "aventura", o intercâmbio ainda à época de colégio. Não obstante o fato de Marc e o pai entrarem em discussão, mais tarde, pelo fato do primeiro querer continuar a manter-se viajando, ela, a viagem, não aparece como uma prática "estranha", de todo "exótica" para a família. Ao contrário, lembremos que os deslocamentos eram feitos, inclusive, em família e que sobre tais processos recai uma política de valorização da viagem não somente enquanto atividade de lazer, mas igualmente como instrumento de aquisição de conhecimento. Faz-se mister, ainda, atentar para o fato de que as viagens de Marc aparecem como práticas familiares porque também são algo economicamente viável: os pais podem ajudá-lo a se deslocar, como fizeram durante algumas de suas jornadas; a viagem não se apresenta como produto de um esforço hercúleo, ela – novamente – figura no conjunto de práticas da família.

Colocação semelhante pode ser dirigida à Ceci. Sua escolha profissional alinha-se com o exercício da mobilidade, foi para trabalhar que constantemente se deslocou, viveu experiências em lugares diferentes do seu – como na Indonésia –, a "vivência da estrada" também para ela não é da ordem da exceção. E tampouco para os pais: com uma boa condição financeira, eles a visitam durante seus deslocamentos, a mãe a incentiva a continuar seus escritos de viagem, os irmãos já estiveram em outros países e regiões, fornecem "dicas" a partir de suas experiências anteriores de deslocamento. Para Ceci, bem como para Marc, então, a viagem aparece sob o signo da familiaridade, é parte integrante da "cosmologia" familiar, e também de fato é possível de ser executada devido a posição social que a família ocupa em sua comunidade. No caso da australiana, ainda é importante frisar, a viagem ganha reforços, valoriza-se uma vez mais, porque constitui-se em matéria provável de investimento

profissional. É válido salientar que de seus "achados" em trânsito é que ela objetiva retirar a matéria para seu retorno aos estudos, na modalidade de uma pós-graduação. Desse modo, a mobilidade, além de próxima, parece constituir-se como uma espécie de *fundamento* para projetos futuros.

De forma ainda mais evidente que na trajetória pessoal de Marc e Ceci talvez esteja presente a prática de "frequentação" da estrada na vida de Benny. Como filho de migrantes, o jovem inglês, ao depor um pouco sobre sua própria história, deixa claro o fato de ser partícipe não apenas de um único mundo: foram sempre constantes, por exemplo, suas visitas aos locais de origem de seus pais. Soma-se a isso, também, o fato de o próprio Benny ter sido levado a deixar sua cidade natal para dar continuidade aos seus estudos; experiência de deslocamento que – sem dúvidas – contribui para o estabelecimento de uma maior intimidade no que diz respeito ao estatuto de "estar em trânsito". O que deve, no entanto, ficar claro aqui é que, se por um lado seus pais talvez tenham sido impelidos a migrar no afã de encontrar uma melhor situação laboral e ele próprio também tenha partilhado de tal necessidade de deslocamento, especificamente no que concerne ao seu processo de formação educacional, o mesmo não pode ser dito em relação à sua ação de "cair na estrada", de empreender a sua jornada de longa duração. Tal empreendimento parece, claramente, tomar forma a partir da expressão de inclinações "individuais" de se fazer uma longa viagem, longe de ser uma necessidade posta por quaisquer tipos de pressão ou privação.

Como na trajetória dos outros dois interlocutores apresentados, a prática de viagem para Benny, indiscutivelmente, não aparece como algo estranho: ela figura no conjunto de práticas gerais do coletivo ao qual o jovem pertence, embora possa ter mudado de natureza com o passar do tempo (de migrantes à turistas, por exemplo), o que parece indicar que a disposição do jovem inglês para empreender uma viagem de longa duração – bem como as propensões de Marc e Ceci para fazer o mesmo – tenha sido cultivada a partir de uma teia de relações, conformadoras de uma história coletiva, familiar, que não toma os deslocamentos como algo situado no registro do exótico, distante ou mesmo condenável. Em outras palavras, há um exercício de frequentação da prática em questão, a viagem, por parte dos sujeitos interlocutores desde um tempo considerável, o que faz com que tais atividades residam no universo de "preferências culturais" desses agentes. A idéia de uma "disposição cultivada" (BOURDIEU, 1996) no que se refere à prática de viagem, desse modo, revela uma importante relação – que não pode deixar de ser observada – entre o sujeito viajante e seu contexto de origem.

Em sentido geral, retomando, o que gostaria de destacar no que se refere à relação mencionada – sujeito viajante e contexto de origem –, é que há, diante da apreciação das narrativas aqui apresentadas, uma espécie de recorrência que se estabelece mesmo antes da viagem, de fato, ser empreendida. Em primeiro lugar, temos um tipo de filiação à certa "política da mobilidade" (CRESWELL, 2009) que confere autorização ao deslocamento de sujeitos como os aqui chamados ao diálogo. Essa autorização decorre, justamente, da constatação de que tais sujeitos efetuam deslocamentos que se distinguem de práticas de migração ou de diáspora. É nesse sentido que o efeito das fronteiras impermeáveis, dos intensos controles de entrada em territórios nacionais outros, se arrefecem: a experiência, uma vez mais utilizando a metáfora de Bauman (1998), é a de um *turista*, não a de um *vagabundo*. Ilegalidade, risco, punição e suspeição, assim, são elementos que representam o polo oposto do que aqui é chamado de viagem "autorizada". Obviamente, como veremos adiante, tratando-se de projetos de deslocamento que não são fixos, não previamente estruturados em todos os detalhes, a possibilidade de se ultrapassar a extensão de um visto de turista, e cair na ilegalidade, é sempre presente. No entanto, tal possibilidade não parece envolver a viagem em si desde a atividade de entrada em territórios estrangeiros, é essa virtualidade do risco, considerada *a priori* como algo distante, o que faz permanecer a *autorização* da viagem.

Ora, mas o que contribuiria para o estabelecimento de uma viagem *autorizada?* Ao lado dessa política da mobilidade, que privilegia aqueles que podem se mover sob efeitos de controle menos intensos ou flagrantes, há algo que talvez possa ser chamado de "economia da mobilidade". Por este termo, pretendo, de forma simples, designar as apreciações de países sobre as posições de outros países no cenário econômico mundial. Considerando a emergência de uma "ordem capitalista mundial" (GIDDENS, 1991), países melhores situados no bojo da citada ordem confeririam aos seus cidadãos maiores possibilidades de aquisição de bens materiais e simbólicos, como as viagens, por exemplo. O exame desses contextos de origem, sem descuidar de suas "estruturas objetivas" (BOURDIEU, 1996), dessa maneira, fornece elementos para duas colocações importantes, que se informam mutuamente: os sujeitos oriundos de tais países têm mais possibilidade de viajar, uma vez que podem arcar com os gastos relacionados aos deslocamentos, hospedagem e consumo geral (esse é o caso de Marc, Ceci e Benny) e, consequentemente, tendem a ter seus deslocamentos autorizados por parte dos controles de fronteira de um considerável número de países. Desse modo, política e economia estruturam-se como dimensões imprescindíveis para a compreensão do que seria uma "viagem autorizada".

Contudo, para além das dimensões políticas e econômicas, outro fator parece ser determinante para sujeitos como Marc, Ceci ou Benny empreenderem suas viagens, aquilo que foi por último destacado: trata-se da presença da viagem na trajetória pessoal dos sujeitos, configurando-se como uma prática pertencente ao universo familiar dos mesmos, algo que é dotado de sentido, justamente, porque afirma sua presença no decorrer de uma história coletiva. A ideia de uma disposição para se viajar, do cultivo de propensões para se estar em trânsito – cunhado no bojo das interações –, é a característica final, que gostaria de destacar, partilhada pelos interlocutores aqui apresentados, o que – dito uma vez mais – compõe um fio comum que atravessa experiências distintas. No tópico seguinte, as motivações para se começar uma longa jornada serão elementos de apreciação, a ideia de "diferença" então será o dado recorrente (são plurais as motivações), o que talvez faça-nos pensar – ao lado de uma política ou de uma economia da mobilidade – na existência de certa "poética do deslocamento".

3.2 Motivações: o que leva os sujeitos a "caírem na estrada"

Confesso que, durante o começo dessa pesquisa, fiquei tentado a afirmar que noções como as de "fuga", "liberdade" e "crescimento pessoal" seriam centrais em termos de justificar o empreendimento de longas viagens. Tais termos apareciam de forma constante nos primeiros contatos que fiz com viajantes que estavam em trânsito por alargados períodos. No entanto, estas primeiras conversas tiveram lugar, sobretudo, em áreas coletivas de albergues, com sujeitos com os quais minhas relações eram quase sempre pautadas pela lógica da velocidade. Assim, comecei a desconfiar da impossibilidade de as utilizar em minhas reflexões na medida em que elas eram apenas mencionadas e não interpretadas, pela falta tempo, pelos próprios viajantes que as enunciavam.

O quadro começou a se reconfigurar, apenas, quando iniciei uma segunda abordagem metodológica, que consistia no acompanhamento de alguns viajantes em seus processos de deslocamento. Ou seja, foi a partir do estabelecimento de uma interlocução mais profunda e extensa com sujeitos como Marc, Benny e Ceci que termos e expressões como "deixar tudo para trás", "fugir da rotina" ou "amadurecer" começaram a tornar-se menos embotados. Em nossas conversas, agora os seguindo, dividindo dormitórios, mesas de refeições e transportes públicos, pude conhecer as maneiras como representam sua prática e, o mais valioso, as formas como refletem sobre ou interpretam tais representações. Pela primeira

vez, eu tinha tempo e intimidade para perguntar o que eles entendiam por "liberdade", por exemplo, e como isso se associava às suas práticas de viagem.

Esse exercício interativo, essa frequentação constante do "universo" pesquisado, contribuiu para a diminuição dos riscos – sempre presentes, é importante ressaltar – de tornar este trabalho um simples artigo de reprodução de imagens preestabelecidas ou convencionais sobre a prática em questão (BECKER, 2007). A primeira lição, nesse sentido, foi a de destituir *liberdade, fuga* ou *amadurecimento,* de uma condição de auto-explicação. Como será visto, esses termos, dentre outros, são evocados nas narrativas dos três interlocutores apresentados, no intuito de justificar suas jornadas, mas são experienciados e dotados de sentido de maneira bastante singular por cada um deles. Obviamente, existe algum grau de semelhança entre as narrativas, mas o que está em jogo aqui é uma "poética do deslocamento", como sinalizado, que se faz de forma muito peculiar por parte de cada sujeito.

Embora meu esforço de compreensão das motivações mobilizadas pelos sujeitos viajantes para o empreendimento de suas jornadas se faça a partir de um processo de categorização, é necessário dizer que tais categorias não são absolutas, conformam apenas recursos para representar uma prática. O que interessa aqui, portanto, é o teor particular conferido às justificativas, a dotação de sentido efetuada pelos próprios viajantes, e não uma consideração destas como entidades monolíticas ou signos de homogeneidade.

3.2.1 Discursos sobre a "liberdade" e suas variantes como motivação

Passados alguns dias na companhia de Benny, senti-me à vontade para retomar uma questão que havia feito logo em nosso primeiro contato: o que o levou a viajar. Àquela altura, o inglês tinha me respondido algo que girava em torno dos encantos e das belezas naturais, já recomendados por seus pais, passíveis de serem encontrados por toda a América do Sul. No entanto, agora com mais proximidade, diante da reformulação da indagação Benny passou a pontuar a importância de suas viagens frente à sua *vida cotidiana.* Os deslocamentos apresentavam-se para ele como uma possibilidade de se afastar daquilo que configurava o seu *dia a dia,* descrito como possuidor de uma dinâmica amplamente previsível e muito marcado por sentimentos de monotonia:

> Em minha cidade, a vida é sempre a mesma. Pelo menos a minha. Acordo cedo para estudar, depois vou para a faculdade, encontro sempre as mesmas pessoas. Minha diversão é apenas tomar uma cerveja ou outra com alguns amigos mais próximos. Tudo é muito entediante, todo dia é igual. O trabalho, as aulas, até a diversão...

É como oposição à experiência de uma *vida rotinizada* que Benny valoriza as viagens. Desse modo, elas configuram-se como períodos em que o tédio e a monotonia próprios da *vivência ordinária* dão lugar, a partir da evasão, ao relaxamento das atividades rotineiras, abrindo espaço para o surgimento da novidade, das oportunidades de se conhecer e desfrutar de outras paisagens sociais:

> Sempre que viajo, é essa sensação de deixar o mundo em que vivo para trás e poder conhecer algo novo o que mais me excita... Eu trabalho e estudo muito, junto dinheiro, me concentro em minhas atividades, mas quando viajo não quero saber de muita coisa séria, quero mais relaxar, curtir o que estou vendo, conhecer pessoas, tenho que fazer isso de tempos em tempos, de outro modo fico triste, depressivo...

Como alternativa ao caráter cansativo e entediante da *vida cotidiana*, a viagem talvez possa ser definida para Benny como um "ato compensatório". Ela é, portanto, uma espécie de *negociação* engendrada pelo sujeito viajante com o objetivo de aliviar as sensações de insatisfação produzidas pela mecanização ou uniformização das atividades do dia a dia. Como compensação, as viagens de Benny, como ele mesmo destaca, são constantes, elas equilibram a vivência do economista inglês, uma vez tomadas como uma verdadeira recompensa diante das impossibilidades de se satisfazer no bojo da *vida ordinária.* Para Benny, então, o "ato compensatório" é a liberação periódica dos constrangimentos sociais localizados em sua comunidade de origem. A "fuga" ou o "escapismo" se instituem tendo *trabalho* e *mundo do estudo*, notadamente, como principais referentes.

Acontece que a noção de *liberdade*, segundo Cohen (1972), guarda consigo uma outra dimensão que não diz respeito apenas à ação de *se liberar de*, mas igualmente ser *livre para*[62]. Desse modo, o escape da vida cotidiana elaborado por Benny através das viagens implica também a liberação para ser tocado, pelo menos momentaneamente, por uma outra experiência de vida, para se engajar em uma *rotina de alhures*, que por não ser a do viajante parece não ser percebida enquanto *rotina*. Sobre esse desejo de "liberdade para se engajar", o inglês fala:

> Comer algo que nunca comi, participar de uma festa com músicas que nunca ouvi, tentar dançar ou praticar um esporte que não é comum... Tudo isso eu procuro fazer em minhas viagens, poder experimentar a novidade me deixa muito excitado, me motiva a viajar. Não quero comer o que sempre como, quero ter contato com o lugar que estou visitando, não quero levar minha casa comigo.

[62] Desde o final da década de 1970, afirma Cohen (1972, 1973), a ideia de "escapar" das pressões sociais fundamenta, primariamente, o desejo pela execução de atividades turísticas e práticas de viagem. No entanto, o autor confere, como acima exposto, uma nova dimensão à noção de liberdade vinculada ao ato de escapar, que é – justamente – a oportunidade de também ser livre para experimentar algo novo, inclusive experimentar possibilidades de criação de novas narrativas sobre si mesmo, como será visto mais adiante neste trabalho. Desse modo, sua reflexão se estrutura a partir de uma relação indissociável entre *liberation from* e *liberation to.*

Considerando o exposto, faz sentido afirmar que para Benny a "fuga" do cotidiano não se sustenta como o único elemento motivador de suas viagens. Há uma proposta evidente de engajamento em um *cotidiano outro*, mesmo transitoriamente, que também irá conferir valor à sua experiência de deslocamento. O "escapismo" ou a "liberação" da rotina carregam consigo, portanto, uma propensão concreta de interações diversas, que não passa pela simples suspensão do familiar. O "ato compensatório", a vivência que faz Benny conseguir retornar a sua própria vida cotidiana, efetua-se plenamente quando da mesma forma oportuniza uma *liberdade para* e não só uma *liberação de*.

Essa ânsia por *liberdade* é, também, apontada por Marc como uma das principais justificativas de suas contínuas viagens. A oposição diante da vida ordinária é presente, como na fala de Benny, mas uma crítica direta ao mundo do trabalho parece ser mais contundente em seus posicionamentos. A experiência de intercâmbio ainda em sua adolescência, como visto, foi o primeiro de seus longos deslocamentos e a partir daquela estadia o apreço pelas práticas de viagem, segundo o próprio jovem carioca, só passaram a aumentar. Sobre a tensão entre *liberdade* e *trabalho*, Marc afirma:

> A ideia de passar a vida em um escritório não me agradava de modo algum. É uma coisa muito louca pensar que existe um mundo aí fora, cheio de coisas belas para ver... E aí você tem que passar o dia quase que enjaulado, trabalhando não sei quantas horas por dia, muitas vezes em algo que você não gosta, apenas para ganhar o salário no fim do mês, e a satisfação pessoal? Aquilo não era para mim!

O descontentamento de Marc no que diz respeito à rotina de trabalho é tamanha que ele chega a caracterizá-la como uma *instituição carcerária*. A resistência frente ao *domínio do ordinário* é tão intensa que parece não haver na posição do surfista um espaço para mediações ou negociações, algo operado por Benny. O "mundo aí fora" é *lócus* privilegiado para o exercício de liberdade, ao mesmo tempo em que a janela do escritório talvez possa ser comparada à estreita e única vista disponível a um prisioneiro em seu período de encarceramento. Assim, em vez de um "ato compensatório", a viagem para Marc conforma-se como uma verdadeira "pratica de enfrentamento" do *cotidiano*, como pode ser inferido da afirmação a seguir:

> Eu gosto de viajar porque me deixa vivo, é isso o que me faz viver, me sentir forte, feliz... Fazer sempre as mesmas coisas é desestimulante, eu gosto de novidade, de liberdade, foi por isso que tranquei a faculdade e resolvi viajar... Eu trabalho, como todo mundo, mas trabalho em coisas diferentes, trabalho viajando... E quero continuar assim, não quero me arrepender mais tarde por ter visto a vida passar e não ter feito nada...

É da extrema recusa – que repercute no acionamento de esforços para a instituição de uma prática de viagem mais intensa, dilatada e frequente – que se estrutura a valorização de Marc acerca das práticas de deslocamento. Como representado, seu gosto pela liberdade e novidade são fatores impeditivos de uma *vivência rotineira*, o trabalho aparece em sua narrativa não apenas como um modo de subsistência, ele ganha sentido quando efetiva-se enquanto possibilidade de se manter em trânsito. É desse modo que seus ofícios são variados (*barman*, professor de inglês, instrutor de *surf* etc.*)* e diretamente relacionados às diversas localidades visitadas. Como ele mesmo ressaltou, a experiência de viagem é algo quase "vital" para sua existência, constituindo-se como um *dispositivo de evitação da rotina* e, consequentemente, de arrependimentos vindouros caso assim não agisse. Vida ordinária, em seu discurso, é atrelada à sensação de *insustentabilidade*.

A narrativa de Ceci, como a dos outros dois interlocutores apresentados, igualmente flerta com a temática do *escapismo* e da *liberdade*, mas com arranjos distintos. Suas viagens foram empreendidas a partir do desejo de deixar seu local de origem, com a motivação, contudo, de conhecer "outros mundos", como ela mesma afirmou:

> Eu gosto da minha vida na Austrália... Mas eu não queria passar todo o meu tempo morando no mesmo lugar, eu queria sair, embora sinta muita falta de meus amigos e familiares. Mas a viagem, conhecer outros lugares, outros mundos, outras pessoas, outras religiões, faz você voltar com novas ideias para sua casa... Mais experiência, mais aprendizado, eu não sei como alguém pode pensar em passar toda a sua vida em um mesmo lugar!

A ação de "fuga" operada pela jornalista australiana, desse modo, não está vinculada à mecanização, uniformização ou monotonia de sua vida cotidiana, ela dispõe-se a partir da admissão de um horizonte local diminuto se comparado às possibilidades plurais que o "fora"[63] pode abrigar. Há, para Ceci, o reconhecimento de que a viagem é instrumento de ultrapassagem de fronteiras físicas, mas igualmente de fronteiras simbólicas, religiosas, políticas ou culturais. Parece ser nesse sentido que reside o descontentamento da jovem

[63] Tomando o pensamento e a literatura de Maurice Blanchot, Michel Foucault e Gilles Deleuze como terreno de investigação, a escritora Tatiana Levy (2011) reflete sobre aquilo que denomina de "experiência do fora" na obra dos citados autores. Em sentido geral, tal experiência, sobretudo a partir da literatura, relaciona-se com um exercício reflexivo que põe em xeque o presente, repercutindo em tentativas de elaborar novas formas de existir e pensar, novas modalidades de subjetivação. O "fora", então, é concebido como o domínio das "singularidades selvagens", dos "acontecimentos", dos "devires", que podem colocar em prática estratégias de resistência aos "aprisionamentos" do presente, à sua "intolerabilidade". A noção de "fora" nesta tese, é preciso dizer, flerta com a elaborada por Levy (2011): ela diz respeito à uma experiência de *ausência deliberada,* efetuada por meio das viagens, do mundo ordinário que reforça as possibilidades de interpelação do mesmo. No decorrer dessa pesquisa, o "fora" tenderá, assim espero, a ganhar contornos mais nítidos ao se cotejar o conceito com as narrativas dos interlocutores aqui apresentados. Entretanto, já de antemão, é necessário sublinhar que em tais narrativas o "fora" aparece como algo dotado de significados diferentes por parte de cada viajante, ele diz respeito, desse modo, às "singularidades das experiências de viagem" desses sujeitos.

jornalista no que se refere àqueles que optam por viver uma vida cercada pelas *dimensões familiares,* eles perdem – assim – a oportunidade de vivenciar a prática de viagem como possibilidade de compreensão da pluralidade do mundo:

> Tive surpresas em todos os países que visitei! Mesmo procurando ler muito, me informar sobre os costumes, sistemas políticos, religiões, eu sempre me surpreendi. É impressionante como o mundo é diverso, como você vive apenas em um pedacinho dele e como essa saída do seu mundo próprio é importante... Eu passei a ver que existem outras maneiras de viver, eu passei a valorizar também o que é meu, minha casa, meu país.

Ao lado de uma significação da viagem como "ato compensatório", caso de Benny e como "prática de enfrentamento" do cotidiano, exemplo de Marc, enseja-se, no que tange à Ceci, uma perspectiva em que os deslocamentos são valorizados como "instrumentos de compreensão". A "liberdade" para sair do mundo familiar, por meio das viagens, não se refere diretamente à insatisfação ou frustração frente às *rotinas* ou à *vida ordinária*, como aludido, mas sim compõe-se como um tipo de ato deliberado de "saída" que carrega em seu bojo o propósito de uma "volta". Esse processo combinado de *ausência* e *retorno* faz com que o *familiar*, a partir da confrontação com a *alteridade*, possa ser compreendido talvez sob uma ótica mais crítica. À vista disso, Ceci alega reinterpretar seus hábitos e costumes, seu dia a dia, em sentido geral.

Como *negociação*, *recusa* ou *ferramenta de compreensão* a noção de *liberdade* e suas variantes (fuga ou escapismo) é presente na narrativa dos três interlocutores aqui representadas. Interessante é perceber como tal noção estrutura-se, reiteradamente, a partir de um *contraste* estabelecido com a vida cotidiana. A caracterização proposta pelos sujeitos viajantes acerca de seu *mundo ordinário* permite-me lembrar das reflexões de Simmel (1998) sobre o conjunto de aspectos práticos e simbólicos que definiriam a vida na metrópole. Benny, Ceci e Marc – sob diferentes abordagens ou, por vezes, mesmo que de modo indireto – tematizam questões como as de *intelectualização*, *racionalização*, *uniformização* e *monetarização*, repercutindo sobre as consequências pessoais do estilo de vida pautado por tais aspectos.

Como Simmel (1998) apontou, a vida nervosa da metrópole relaciona-se diretamente com a vida nervosa de seus habitantes[64]. Os processos de mecanização, os

[64] Segundo Simmel (1998), a base do tipo metropolitano de individualidade consiste na "intensificação dos estímulos nervosos", o que engendra uma experiência entre os homens distinta daquela presente nas sociedades tradicionais no que diz respeito às mais diversas dimensões (política, econômica, social e, também, psíquica). Há na modernidade, de acordo com o pensador, uma modalidade de "extração" da consciência dos indivíduos que irá repercutir na elaboração de comportamentos mais calcados no intelecto que nas emoções, mais pautados na velocidade e superficialidade das relações sociais que no ritmo ameno e aprofundado de outrora. Cálculo,

sentimentos de impessoalização e massificação, a vivência da calculabilidade e da exatidão, provocam sensações desgastantes, de insatisfação, de descontentamento ou frustração entre os sujeitos. A experiência do homem contemporâneo, assim, é tida como problemática, uma vez que os produtos da modernidade – progresso técnico, dinheiro, velocidade – urdem um mal-estar. Diante desse cenário, a *aventura* afirma-se como uma experiência de extremo valor, como possibilidade de contraponto dos conteúdos presentes nas vidas cotidianas.

A "forma aventura" é extrapolação do contexto da vida, é assim que Simmel (1998) a define genericamente. O sentido atribuído à viagem por Benny, Ceci e Marc assemelha-se quando concebido como ultrapassagem do ordinário, nesse sentido é que os três viajantes são também aventureiros na concepção simmeliana, embora o que se evidencia em cada experiência de aventura seja diferente entre os sujeitos em questão. Não obstante o fato de poder guardar em seu processo um lugar para o acaso, para os acidentes, a viagem é mais que isso para os interlocutores em questão, ela não "roça a epiderme" de suas vidas, ela com efeito repercute em suas intimidades, na centralidade de suas experiências subjetivas, sob nuances deveras específicas. Esse entendimento, portanto, da viagem como algo relacionado ao "externo" não deve mitigar sua acepção como uma forma do "interno" dos sujeitos.

Em Benny, a aventura tem começo e fim. Apesar de empreender viagens de longa duração, contabilizadas em meses, há um processo de volta para a vida cotidiana. Contudo, isso não pode reduzir a potência ou a importância desta experiência para o economista inglês. Se a aventura é para Simmel (1998) uma espécie de "ilha da vida", um lugar sem continuidade com o ordinário, uma suspensão, ela deve ser considerada – no caso de Benny – uma ambiência quase curativa, um tipo de balneário que reestrutura suas condições para permanecer interagindo, sobretudo, com as demandas institucionais que ele vivencia. A aventura ou a viagem, assim, é instrumento de mediação, com um propósito ou um sentido definido frente ao cotidiano, não obstante se fazer de forma não programada.

A aventura como suspensão e extrapolação dos limites da vida ordinária, remonta um sentido de presente cuja enorme potência é sua principal marca. Marc parece ser um bom exemplo desse homem aventureiro que é a-histórico, seu apreço pela atualidade da experiência vivida, pela aventura que sempre deve se desenvolver no *agora*, é o que faz não

---

exatidão, racionalização, monetarização, bem como aumento das distâncias entre os sujeitos (falta de integração ou alienação) serão elementos constituintes do modo de vida metropolitano. Mesmo sendo possível reconhecer que o lugar da liberdade ganha reforços e distende-se, por exemplo, ao se considerar a expansão de ciclos de atividades e a interpelação das bases tradicionais das sociedades rurais, isso não significa afirmar que sensações de conforto entre sujeitos habitantes das metrópoles são recorrentes ou inquestionáveis. A "tragédia da cultura" ou a "crise da cultura", expressões presentes nas análises do pensador alemão, derivadas da apartação entre as culturas "objetiva" e "subjetiva", podem ser tomadas como exemplos de sua preocupação frente ao mal-estar ou desconforto localizado nas dinâmicas da cidade moderna.

pensar no futuro e, ao mesmo, evitar relacionar-se de forma próxima com o passado[65]. Válido destacar aqui é sua declinação no que diz respeito ao estabelecimento de um emprego estável, como queria seu pai, o que diz muito acerca de preocupações diminutas no que concerne ao tempo futuro. Ao romper com expectativas familiares, trancando, inclusive, a faculdade, Marc também parece restringir as influências do passado em sua vida corrente. Como o artista de Simmel (1998), a aventura para o jovem carioca, suas viagens, é sentida como uma totalidade, como uma unidade acabada, plena de significado, não obstante suas não relações com temas como passado e futuro. A recusa do fluxo da *vida ordinária* é operada em prol de um presente aventureiro vivido.

O tema da "exposição ao mundo" é outro levantado por Simmel para caracterizar a forma aventura. De acordo com o pensador alemão, em tal experiência a *proteção* da esfera familiar é reduzida, as pontes que ligam os sujeitos ao mundo ordinário, conhecido e classificado, desmoronam. É considerando essa sensação de ultrapassar o limite do habitual, presente na aventura, que Ceci valoriza as práticas de viagem. A exposição proporcionada pelos deslocamentos configuram a viagem, ou a aventura, como ferramenta de compreensão da pluralidade do mundo, como destacado. A não proteção, advinda da exposição, faz-se como uma exortação para se pensar sobre os outros e também sobre si, o "colorido" do mundo serve para pensar acerca dos matizes do cotidiano, os choques e perigos funcionam quase que sob uma perspectiva pedagógica, de desestabilização de pensamentos convencionais sobre outro e sobre o mesmo, sobre identidade e diferença.

Diante do exposto, é que a "força ascensional"[66], para utilizar uma imagem de Bachelard (1990), contida na forma aventura aproxima-se dos valores e significados

[65] Para ilustrar a ideia de um homem demasiadamente afeiçoado ao tempo presente, Simmel (1998) lança mão das imagens acerca do sedutor Casanova. Para o pensador alemão, um componente indefectível da personalidade do famoso conquistador era sua circunscrição ao êxtase produzido pelo momento. Vivendo o presente, em toda a sua intensidade e buscando alargá-lo pelo máximo tempo possível, a noção futuro embota-se. Era o que acontecia com Casanova, quando diante do presente pensava sobre o futuro, mas completamente dominado pelas sensações do agora perdia-se no que diz respeito aos tempos vindouros. Outra rica imagem evocada por Simmel para refletir sobre a citada questão, é a atuação do artista diante de sua obra de arte, tomada como um recorte do real, mas que reivindica vida própria, plenitude de sentido, senso de totalidade.

[66] Em sua obra "O Ar e os Sonhos", Bachelard (1990) faz uso de uma série de metáforas para abordar o tema do movimento. Asas, voos, constelações, nuvens e vento são algumas das imagens que figuram na reflexão do autor, juntamente com a ideia de uma "força ascensional" que mobiliza os sujeitos a deixarem os domínios do "terrestre" ou daquilo que limita seus movimentos, físicos ou de imaginação. Aqui tal expressão é tomada no sentido de ilustrar a atribuição de valor realizada pelos sujeitos viajantes sobre as práticas de viagem. A "ascensão" é a ação de se deixar o familiar rumo ao *extra-ordinário*, o *não rotineiro*, seja para negociar com este, para recusá-lo ou mesmo para tomar o voo em sua "força" compreensiva diante de si e dos outros. É importante destacar que nas narrativas aqui representadas, a rotina ou a vida ordinária aparece como principal referente, a imagem, assim, da "força ascencional" não pode ser tomada sob uma perspectiva absoluta, ela é tributária uma *elasticidade* (BACHELARD, 1990): a viagem promove o voo, a ascensão, mas de forma elástica, envolvendo um ato de compreensão do elástico, simbolizado pela volta, pela frequente menção da vida ordinária, mesmo na sua extrema recusa.

atribuídos a viagem por parte de Benny, Ceci e Marc. O deslocamento proporcionado pelas viagens, em hipótese alguma, é apenas da ordem do concreto, ele mobiliza uma série de conteúdos simbólicos, de acordo com as narrativas ora apreciadas, no fluxo da experiência aventureira que fabrica uma "volta diferente" às rotinas cotidianas. E é, justamente, nessa possibilidade de diferenciação – que é diversa e *sui generis* entre os sujeitos viajantes – daquilo que é familiar, habitual, corriqueiro, que parecem residir os entendimentos acerca da noção de liberdade: experiências no "exterior" do contexto da *vida ordinária* implicando mudanças singularizadas nos domínios íntimos dos sujeitos viajantes, agora também – na acepção simmeliana - compreendidos como aventureiros.

3.2.2 Discursos sobre "modificação do eu" e "anonimato" como motivação

Dos momentos partilhados com Benny, Marc e Ceci, para além das noções de liberdade e aventura associadas às práticas de viagem, surgiram também discursos que defendiam a idéia do deslocamento enquanto possibilidade de "crescimento pessoal", "amadurecimento" e mesmo "criação de um novo eu". É bem verdade que no tópico anterior, sobretudo a partir da narrativa de Ceci, essa temática já foi, pelo menos indiretamente, destacada. No entanto, aqui quero me debruçar mais atentamente sobre as reflexões dos sujeitos viajantes sobre estas questões, apontadas igualmente como fatores de impulsão das viagens de longa duração. Uma vez mais, o que interessa neste espaço é perceber o significado atribuído pelos próprios sujeitos quando enunciam expressões como "modificação pessoal" ou "amadurecimento" ao apontar suas motivações para o empreendimento de grandes jornadas.

Conversando com Marc – no bar do hotel em que ele passava, como gostava de dizer, uma "temporada de trabalho" para fazer economias para uma próxima viagem –, perguntei-lhe, genericamente, sobre o que suas viagens haviam trazido-lhe de benefícios. Ele respondeu-me, prontamente, que o maior benefício era ter tornado-se uma pessoa "diferente". Como era de se esperar, minha curiosidade sociológica e, principalmente, pessoal não se contentaram com tal afirmação, ao passo que tentei ser menos genérico, indagando-lhe o que entendia por "tornar-se diferente":

> As pessoas pensam que na viagem é tudo sempre maravilhoso. Mesmo se você tiver muita grana, se hospedar nos melhores hotéis... Eu sempre acho que tem algo que não corre bem, e se você está sozinho, longe de famílias e amigos, você deve resolver seus problemas sozinhos. Isso para mim foi muito importante nas minhas primeiras viagens, eu me desesperava diante de um problema... Perda de passaporte ou falta de

> dinheiro, por exemplo, mas depois que resolvia me sentia muito bem, me sentia mais forte, mais capaz.

Da fala de Marc talvez possa se inferir que o "tornar-se diferente" relaciona-se com o desenvolvimento de capacidades de agir de forma independente frente aos percalços que, segundo o surfista carioca, sempre surgem durante as viagens. Não contar com a família ou amigos próximos é sinônimo de contar apenas consigo mesmo, o que produz uma sensação de desamparo que logo cessa, como destacado, uma vez resolvido o problema, dando lugar a um posterior sentimento de potência, de fortalecimento. Válido destacar que no bojo da narrativa sobre a maneira como Marc se propõe a viajar – sem os arranjos de agências turísticas, de forma mais extensa, vinculada à prática de esportes de risco, como será visto adiante –, as dificuldades que muitas vezes tendem a ser "apagadas" em discursos contidos em brochuras turísticas, por exemplo, ganham evidência. São elas os dispositivos de "provação pessoal" que tendem a culminar em "crescimento".

> Sempre que volto para casa de uma longa viagem, meu pai se espanta. Deve ser uma coisa louca para ele, sei que ele não gosta de me ver viajando sempre, mas ele reconhece que eu mudei, que hoje eu vou atrás das minhas coisas e que preciso menos dele, ele diz que amadureci, eu digo que não sou mais "menino da zona sul", mas sei que ele não concorda com meu estilo de vida.

O reconhecimento da maturidade de Marc é feito em dupla via. Primeiramente, o pai, segundo ele, aponta suas mudanças, elogiando-o por isso, embora não considere a "ferramenta de crescimento pessoal" escolhida pelo filho como a melhor opção. Todavia, o mais interessante é dar-se conta da apreciação de Marc acerca de sua própria pessoa: como é sabido, a zona sul da cidade do Rio de Janeiro é considerada uma área abastada, cujos habitantes tem um alto poder aquisitivo e as imagens dos jovens daquele espaço, vez por outra, são "pintadas" a partir de sua associação com ideias de comodismo ou "vida fácil". Ao afirmar-se como não mais um "menino da zona sul", Marc busca realçar sua condição de independência e suas capacidades de autonomia, de realização de seus projetos por parte de seus esforços particulares. Tal amadurecimento, no discurso de Marc, emerge, portanto, ao se deixar o *local*, a zona sul, para enfrentar as *imprevisibilidades do mundo*.

Ainda sobre a experiência de Marc, especificamente, uma outra reflexão sobre os influxos das viagens no domínio da intimidade pode ser elaborada. Como frisado, o carioca toma seus deslocamentos como uma espécie de "prática de enfrentamento" da *vida ordinária*, o implica dizer que algo mais parece ser "alvo" de sua recusa quando resolve tomar para si um estilo de vida que se efetua no trânsito contínuo: as regras sociais do grupo ao qual pertence (BECKER, 2009). O trancamento da faculdade ou a declinação da assunção de um

emprego considerado estável ou formal, assim, o põem na condição de um "desviante" frente aos valores que estruturam suas dinâmicas familiares, por exemplo. O conflito com o pai, presente em sua narrativa, confirma esse "descompasso" entre seu comportamento e as "regras estipuladas" por seu grupo familiar.

O entendimento de Marc como um sujeito de comportamentos de transgressão, como um *outsider*[67] (BECKER, 2009), por parte de sua família, provoca um mal-estar que o faz também cada vez mais desejar a *experiência de alhures.* Como a definição de *outsider* se impõe a partir do julgamento coletivo, considerando a gravidade do ato empreendido pelo sujeito infrator, é o distanciamento desse corpo de julgamento – a família ou amigos próximos – o que Marc inclina-se a buscar:

> Quando estou viajando não preciso me preocupar o que os outros acham de mim. Eu sou um viajante, como outros tantos, as pessoas não sabem minha história, nem esperam algo de mim. Quando volto para casa, mesmo já tendo discutido com meu pai, tem sempre uma tia ou ele mesmo que pergunta quando vou parar de viajar e ter uma vida normal. Eu tenho uma vida normal, viajando... Acho que eles é que poderiam viver melhor, viajando mais, conhecendo mais lugares e pessoas [...] (MARC, 23 anos).

A falta de integração no que diz respeito à rotina, questão também abordada por Simmel (1998), gera desconforto durante os períodos em que Marc passa entre sua família. A sensação de ser constantemente julgado reforça seu desejo de viajar, o *anonimato*, então, antes de ser algo prejudicial em termos emocionais é, para o jovem surfista, uma fonte de alívio de pressões advindas de sua comunidade de origem, uma modalidade de desvio das "regras operantes efetivas de grupos" (BECKER, 2009)[68]. Ainda é necessário salientar que – embora sinta o peso das apreciações familiares que o rotulam como desviante –, no discurso de Marc, as regras impostas pelo coletivo em questão é que são equivocadas, o que revela a

[67] O *outsider*, grosso modo, é definido por Becker (2009) como alguém que não vive de acordo com as regras estipuladas pelo grupo ao qual pertence. Para o sociólogo americano, as regras sociais são elementos definidores de comportamentos apropriados, que distinguem ações "corretas" ou "erradas", por exemplo, diante da concordância com termos comportamentais estabelecidos e sustentados pelo grupo ou coletivo. O desviante dessas regras, o sujeito de comportamento transgressor, aquele que as infringe, é rotulado, a partir da apreciação coletiva, como um *outsider*. No decorrer da obra citada, Becker (2009) complexifica o entendimento sobre a expressão, revelando seus usos históricos e descortinando suas ambivalências, sendo válido frisar a importância do processo de julgamento na atribuição de tal rótulo.

[68] Para H. Becker, as "regras operantes efetivas de grupos" são aquelas sustentadas por constantes tentativas de imposição. É importante aqui perceber a íntima relação que a temática do *desvio* tem com questões de *poder*, sobre tal relação o sociólogo americano afirma: "Aqueles grupos cuja posição social lhes dá armas e poder são mais capazes de impor suas regras. Distinções de idade, sexo, etnicidade e classe estão todas relacionadas a diferenças em poder, o que explica diferenças no grau em que grupos assim distinguidos podem fazer regras para outros" (BECKER, 2009, p. 30). No caso de Marc, a tensão se localiza na relação estabelecida, principalmente, com seu pai, o que confere um caráter de extrema delicadeza e ampla repercussão à sua recusa frente às expectativas paternas. Apesar do pai não ser um "reformador cruzado" – um defensor das regras que tende a ser fervoroso e hipócrita, de acordo com as palavras de Becker –, a sensação de desconforto permanece em todos os encontros entre os dois, quando há tentativa das regras familiares serem, dessa vez, vivenciadas pelo viajante.

ambivalência apontada por Becker (2009) acerca do termo *outsider:* para alguns, *outsiders* não são os que infringem determinadas regras, mas aqueles que as produzem ou as sustentam. É nessa perspectiva que o surfista afirma ter uma "vida normal", sendo seus familiares os que permanecem em um equívoco ao não se disponibilizarem a viajar.

"Crescimento pessoal" é expressão que também figura no discurso de Benny sobre elementos que estimulam ou estimularam seus trajetos de alargados períodos. Contudo, sua abordagem no sentido de descrever o processo de maturação que julga estar implícito no ato de viajar difere da de Marc, concentrando-se mais nas reverberações pessoais dos encontros vivenciados com outras pessoas no decurso de suas viagens. Como pontuado, a *saída* da rotina, do ordinário, em Benny, não pode ser dissociada de um *engajamento* em novas rotinas, em atividades cotidianas que definem o lugar visitado, algo que só pode ser materializado a partir do estabelecimento de interlocuções com indivíduos situados neste contexto de visitação. Tais indivíduos, é preciso mencionar, podem ser habitantes das comunidades anfitriãs, bem como outros viajantes, que carregam consigo experiências de vida distintas daquela do economista inglês. A partir desses encontros na "estrada" é que, de acordo com Benny, uma mudança pessoal é operada:

> As cidades que visitei me deixaram muitas lembranças, mas eu também me lembro muito de pessoas que conheci quando estava viajando. Algumas foram tão especiais que me esforcei para reencontrá-las em outro momento de minha vida. Eu gostava de ouvir histórias da vida delas, de conversar, trocar ideias, mesmo sobre coisas polêmicas como religião... Isso podia mudar minha opinião... E mesmo não mudando, eu aprendia a ouvir.

A disponibilidade de escuta, em contraposição à postura de "surdez" no que concerne às opiniões diferentes, mesmo sobre temas bastante caros aos sujeitos, como parece ser o caso da religião, talvez possa ser tomado como um dos indícios da ideia que Benny possui de "crescimento pessoal". A *maturidade*, então, é atrelada aos encontros localizados no movimento do jovem inglês, o que pode evidenciar um interesse de deslocamento mais norteado por relações pessoais a se estabelecer que por monumentos ou pontos turísticos a se contemplar. O dado relacional, a interação com outras pessoas, que culmina no reivindicado engajamento em novas rotinas, portanto, é uma das principais motivações de Benny, ao mesmo tempo em que é igualmente fator de propulsão de "crescimento pessoal". Tal crescimento, no entanto, é visto de forma processual, sendo cada viagem ou cada encontro em trânsito, melhor dizendo, um elemento conducente dessa jornada íntima de maturação:

> Em todas as minhas viagens aprendi algo diferente. Cada pessoa encontrada, se você estiver disponível, tem algo a dizer. Se você me pergunta se eu mudei com as

> viagens, eu digo que sim! Mas eu também devo dizer que continuo mudando, que cada vez que viajo algo diferente acontece em mim... Isso me faz voltar para minha cidade como uma pessoa nova, com mais conhecimento, mais compreensivo...

Ao contrário de Marc, não são as dificuldades presentes na incontornável imprevisibilidade das viagens o que faz com que o sujeito torne-se mais maduro, autônomo ou independente. Para Benny, as relações são sobressaídas, elas ganham evidência em sua ação de significar a viagem por serem elas as responsáveis pelas possibilidades de mudança. Essa mudança, como exposto, é processual, o que talvez dê corpo ao desejo constante de movimentação: aliada à descoberta do novo em termos de paisagem ou costume, há na viagem a exploração de alguma novidade sobre si mesmo, sobre seus padrões de conhecimento ou entendimento acerca de si ou do mundo. Um discurso, é preciso retomar, muito próximo à noção de liberdade ou aventura mobilizada por Ceci no tópico anterior. No entanto, uma vez mais, a correspondência entre mudança pessoal e viagem na narrativa de Benny enfatiza uma vivência no bojo da "imanência da estrada", o necessário engajamento com os demais sujeitos que compõem o "cenário de trânsito"[69].

A compreensão das viagens como um jogo em relação ao real é bastante cara ao estudioso do turismo Rachid Amirou (2007). Para o pensador, tal jogo se faz a partir de tentativas, por meio das atividades turísticas, de distanciar-se, buscar dominar ou mesmo experimentar o mundo de variados modos. Sob esta perspectiva, o turismo e as viagens apresentam-se como ações de constituição de um "espaço de possibilidades", que – inclusive – envolvem uma "reorganização imaginária" de si mesmo. No caso de Marc, vimos o *anonimato* proporcionado pelas viagens como um processo de fabricação de uma espécie de "paraíso artificial", onde o jovem estava para além das "chamadas disciplinadoras" (CERTEAU,1994) das instituições que figuravam em seu mundo ordinário, especialmente aquelas elaboradas a partir da família. Na narrativa de Benny, o *anonimato* também é valorizado nas viagens, mas como possibilidade de ser preenchido de forma criativa:

[69] Ainda sob inspiração da noção de "fora" presente nas reflexões de Levy (2011), talvez fosse possível dizer que as viagens experienciadas por Benny são tributárias de um "empirismo radical", cuja expressão central são os encontros com outros sujeitos durante seu período trânsito. Ousando um pouco mais, diria que uma ambição por experimentar a "imanência" da estrada é capital para os processos de significação construídos por Benny acerca de seus deslocamentos. Como dito, sua fabricação do trânsito busca diferir-se daquele que objetiva a contemplação de monumentos ou pontos de turísticos, instituídos por narrativas oficiais, como as contidas em guias ou brochuras turísticas. Ou seja, à *transcendência* própria dos monumentos – o monumento como algo a ser visitado fora das dinâmicas da vida ordinária do lugar no qual se localiza – fariam oposições os sentidos de *imanência* presentes nos engajamentos, interações ou relações de ordem mais concreta com os modos de vida local ou com a experiência de outros viajantes, com os demais sujeitos, em suma, que compõem o citado "cenário de trânsito".

> Em casa todos esperam como devo agir: estudar, trabalhar, me divertir somente aos finais de semana. Mas quando estou viajando, posso fazer o que quiser, posso ser quem eu quiser. Se estiver em um lugar que me interesse por sua história, vou aos museus, aos concertos... Mas se não estiver com humor para isso, posso muito bem passar o dia no albergue bebendo ou mesmo em um bar, ou apenas sair andando pela cidade, sentar em uma praça e observar, tentar conversar com alguém...

"Posso ser quem eu quiser" é expressão emblemática do significado mais íntimo das viagens para Benny. A não programação de seu deslocamento, a não fixidez de suas atividades, permite que ele experimente narrativas sobre si que talvez não tenham espaço para vazão em seu cotidiano rigidamente ordenado. Há uma aproximação, em termos da *vivência do anonimato* entre o inglês e Marc, porém o "peso" de "querer ser quem se quer" é divido de forma desigual entre os dois. Em sua recusa, Marc lida com ele constantemente, em toda experiência de retorno; em Benny, como a "criação de uma nova narrativa sobre si mesmo" é apenas materializada quando ele está em trânsito, é um elemento de negociação com sua *realidade cotidiana*, as repercussões tendem a ser menores ou quase inexistentes em seus processos de volta, uma vez que ao "desembarcar" em sua comunidade de origem os compromissos característicos de um jovem trabalhador ou estudante são reassumidos[70].

Em um discurso já reproduzido em outro momento desta tese, a jornalista australiana Ceci afirmava o interesse, durante suas viagens, sobre os modos como as pessoas das localidades visitadas se relacionavam com sua comunidade. Tal afirmação aproxima o discurso da viajante ao de Benny, no que diz respeito à valorização daquilo que chamei de "imanência da estrada". Contudo, se na narrativa do economista inglês as relações estabelecidas entre ele e os demais sujeitos com quais se deparava em seu movimento de viagem era central, na experiência de Ceci há certo descentramento: o que importa, segundo

[70] A adoção de um estilo de vida, por parte de Marc, baseada em constantes e extensas viagens, como pontuado, levou-o a entrar em conflito com seu pai e sua família, em sentido mais geral, por não cumprir as expectativas grupais. Embora Benny esforce-se, igualmente, por empreender viagens de longa duração, da maneira mais frequente possível diante de seus compromissos institucionais, é a manutenção destes últimos que faz com que o economista inglês não seja rotulado de *outsider*. A meu ver, como um *negociador*, Benny – para utilizar uma expressão de Pais (1993) – flerta com certa *marginalidade normativa*, todavia em seu "vai e vem", pela reassunção de comportamentos esperados em sua terra natal, ele relativiza tal marginalidade, evitando conflito com seus familiares. Sociologicamente, essa possibilidade de relativizar a ideia de marginalidade normativa, segundo Pais, é importante no objetivo de desconstruir a apreciação muito cristalizada no senso comum de que as formas de expressão das culturais juvenis são definidas prioritariamente pela transgressão ou ausência de normas. O caso de Benny, portanto, configura-se como exemplo também de um "trânsito" entre expectativas geracionais que não culmina em embates: há um afastamento, temporário, de determinadas regras legitimadas, de "normas societais dominantes", como as que dizem respeito ao mundo do trabalho, porém não existe um ponto de extrema ruptura, como parece ser a situação de Marc. Mais adiante, um segundo "clichê" acerca das expressões das culturas juvenis, o da ausência de normas em suas atividades, será interpelado. Apesar de não refletir diretamente sobre a ideia de juventude ou juventudes, admitindo o caráter plurais de suas formas de expressão, o pensamento de Pais é importante para auxiliar o entendimento de uma prática de viagem que, de certo modo, pode ser considerada transgressiva, mas que comporta suas próprias regras ou disposições de ordenação.

sua própria concepção, são as "conexões" estabelecidas entre as pessoas e os lugares de origem, por ela percorridos, o que – inclusive – foi tomado enquanto "matéria-prima" para a construção de um *blog*, como ressaltado.

A compreensão da viagem como uma "ferramenta de compreensão do mundo" se dá, como na experiência de Benny, a partir da inserção da viajante nas rotinas locais, do estabelecimento de interações com os sujeitos que ela conhece em seus deslocamentos, mas o processo de inserção ou de engajamento parece ter uma natureza mais deliberadamente reflexiva. Este "engajamento racionalizado", portanto, é o que permite a mudança de perspectiva de Ceci no que se refere ao outro, a seu país e também a si mesmo:

> Eu procuro saber como as pessoas compreendem o seu lugar, a sua comunidade. Eu busco fazer uma espécie de pesquisa sobre os hábitos locais, quero saber o "porquê" de tal comida ser consumida de determinada maneira, saber como uma mulher lida com uma sociedade machista, como uma dançarina de flamenco aprende a dançar e qual o sentido disso na vida dela, por exemplo... Como isso faz uma conexão dela com seu país. Não é só curiosidade jornalística, é algo que também me serve pessoalmente, eu penso sobre minhas conexões, sobre meus comportamentos diante de minha sociedade.

A "modificação pessoal", assim, é originada no encontro com o diferente, mas talvez seja possível afirmar que esta "transformação íntima" é produto de uma reflexão acerca das interpretações dos sujeitos com os quais Ceci interage sobre suas próprias práticas. Em outros termos, ainda considerando o relato da jornalista, o que a faz pensar sobre a Austrália e sua relação com o citado país é incentivado pelo movimento explicativo executado pela dançarina de flamenco acerca de sua atuação, bem como sobre a relação desta com sua comunidade, cidade ou país. Destarte, a questão que gostaria de destacar, diante da narrativa de Ceci, é a possibilidade da viagem ser sustentada como via de construção de uma experiência de *exotopia*[71] (TODOROV, 1991), protagonizada pelo sujeito viajante. Grosso

[71] A *exotopia* – que consiste em um distanciamento que pode ser temporal, espacial ou cultural –, no domínio da cultura, revela-se como uma poderosa alavanca de compreensão (TODOROV, 1991). Ao situar-se, mesmo que simbolicamente, fora dos limites do grupo que procura compreender, o sujeito evita os riscos de extrema familiaridade que podem embotar os processos reflexivos. O lugar exotópico, é preciso dizer, não é um dado, mas produto de uma construção, podendo ser a *viagem* talvez um dos elementos de contribuição para a fabricação de tal lugar. Mais uma vez é necessário salientar que a simples saída do familiar ou a simples viagem, no caso de Ceci, não implica a emergência de uma *experiência de exotopia*, fazendo-se, então, mister uma atividade de reflexão e cotejamento de perspectivas. Nesta nota, aproveito para me reportar às inquietações metodológicas que me acompanharam durante toda a relação estabelecida com a viajante Ceci. Sua prática de viagem, baseada em interesses sociológicos e antropológicos, proporcionaram, em alguns momentos, uma identificação profunda que me levou a ficar temeroso quanto aos rumos dessa pesquisa, exigindo um esforço redobrado para que a coerência do discurso da jornalista australiana e suas interpreções sobre o empreendimento de viagens de longa duração não se sobrepusessem ao meu próprio empenho analítico. O trabalho mais esmerado diante das narrativas de Benny e Marc, assim, foi fundamental para as evitações dos riscos de absolutização de um discurso ou mesmo de uma tomada de posição sobre o que a viagem deveria ou não deveria ser, como ela poderia ou não poderia ser significada de maneira nobre. A variabilidade da experiência que busco aqui

modo, o distanciamento – associado à tentativa de compreensão das "lógicas locais" considerando os depoimentos daqueles que vivem no/o lugar visitado – é o que permite a alegação da "mudança pessoal", através das viagens, por parte de Ceci.

Ainda considerando os potenciais diálogos entre práticas de viagem e mudança pessoal, Ceci destaca a importância de seu primeiro deslocamento de longa duração:

> Minha primeira viagem longa foi depois de um tempo que passei na Indonésia, trabalhando como jornalista. Morar fora da Austrália foi muito importante, e eu quis continuar conhecendo outras realidades. Assim, decidi viajar pelo Sudeste Asiático... Como já conhecia parte da Indonésia, me organizei para ir ao Laos, Camboja, Tailândia... Quando voltei, depois de quase 03 meses, já comecei a estruturar outra viagem, que teria de ser ainda maior que a primeira. Mas essa primeira foi decisiva, voltei uma outra pessoa, ela realmente me modificou...

O período de 03 meses na Ásia constituiu-se, então, como um *marco* na vida de Ceci, o que talvez possibilite pensar a viagem como um rito de passagem ou, melhor dizendo, como um "rito individual de passagem". O recurso à essa noção, dialogando com Le Breton (2009a), não significa uma economia analítica, não há aqui qualquer tentativa de indentificá-la sem rigor crítico às práticas rituais presentes em comunidades e sociedades consideradas tradicionais[72]. A justificativa para sua evocação enquanto recurso de compreensão, no entanto, reside na manutenção de sua "estrutura antropológica" – que envolve necessariamente uma "mudança ontológica" – em certas experiências contemporâneas, como parece ser o caso do modelo de viagem ora em apreciação. Não existe, via de regra, uma mobilização de um coletivo para que as viagens, nos termos daquelas feitas por Ceci, se estruturem; tampouco há qualquer expressão de filiação grupal por meio de tais deslocamentos. Contudo, parece haver uma *busca de sentido* ou de *reorientação pessoal* na viagem de Ceci que a aproxima da experiência de um rito de passagem.

---

compreender, constatada pelo intenso trabalho de campo, portanto, é elemento que torna para mim essa produção mais fiável. Os chamados do *estalido do gelo* e do *canto da areia* – para me utilizar de uma expressão de Deleuze e Guattari (1997) –, destarte, interpelaram a sedução emanada de um *céu* portador de *qualidades visuais mensuráveis*.

[72] De forma genérica, nas sociedades tradicionais, os ritos de passagem são considerados momentos necessários de entrada na idade adulta. Formas de acesso, então, são estruturadas previamente pela tradição, fazendo com que um rito de passagem assegure transmissão de uma herança cultural na medida em que expressa valores, axiomas e também contradições sociais. Tais modalidades rituais, tradicionalmente, são vividas de modo comunitário, destacando e valorizando filiações, estabelecendo um diálogo entre o noviço, o grupo dos adultos e a dimensão ancestral de comunidade. No entanto, embora o "ponto de chegada" dos ritos de passagem e dos "ritos individuais de passagem", conforme assinala Le Breton (2009a), possa ser considerado o mesmo – uma mudança ontológica –, o termo afasta-se da ideia de necessidade coletiva, bem como parece não detonar um incontornável diálogo intergeracional, fazendo-se, portanto, sob uma ótica individualizante, de autorreferência, como uma estratégia individual de busca por uma "legitimidade de existir", por uma "inserção no tempo". Ao largo de práticas como circuncisão, excisão ou escarificação, onde um coletivo é mobilizado, onde o próprio sentido da ação é público, os ritos individuais de passagem (como os esportes radicais ou mesmo as fugas e a experiência de toxicomania) são empreendimentos pessoais, de procura de sentido de si, embora também endereçados aos grupos dos quais os indivíduos fazem parte.

Embora não seja uma "noviça" que se reagregará à sociedade de origem, a partir da vivência do rito, em uma nova posição social, Ceci alega a emergência de uma "transformação pessoal" motivada durante sua primeira longa viagem, uma experiência também liminar[73], de suspensão do cotidiano. Mesmo não retornando com um novo estatuto em meio ao social, a jornalista – de forma autorreferente – afirma o experimento de uma mudança íntima. Importante ressaltar que a noção de "mudança pessoal" no discurso de Ceci diverge um pouco do caráter processual atribuído a mesma no relato de Benny: para a jovem australiana a mudança parece ter se efetuado logo em sua primeira grande viagem, não construindo-se no decorrer das jornadas subsequentes. A Ásia, assim, é indicada como "decisiva", lugar de onde ela retorna uma "outra pessoa", o que sinaliza um forte sentimento de separação entre um *antes* e um *depois*, cujo corolário é esta defesa de uma *metamorfose subjetiva*, próxima – em certo sentido – do que acontece entre ritos de passagem próprios de comunidades tradicionais.

As relações de oposição, mistura e passagens entre os conceitos de "espaço liso" e "espaço estriado", presentes na obra de Deleuze e Guattari (1997), podem ser tomadas como úteis engenhos para se elucidar o que pretendi discutir ao longo deste capítulo. A viagem alia-se à idéia de um *nomadismo*, da "necessária" ou "vital" oposição frente à experiência *sedentária*, simbolizada pelas práticas rotineiras. No entanto, o *deserto*, o espaço liso, da prática nômade, não está em absoluto para além do estriado, do lugar da ordem, das práticas instituídas; ao contrário, eles se fazem também por atravessamentos, por mútua-ação, é nesse processo que a viagem ganha sentido *dialogando* com rotina, sem deixar de concebê-la recorrentemente como referente. Assim, do mesmo modo em que é preciso observar os modelos e as relações estabelecidas entre o *liso* e o *estriado*[74], não cristalizando suas

[73] A *liminariadade*, estabelecida entre a *separação* e a *incorporação*, é uma das fases que compõem o padrão dos ritos de passagem, segundo as análises sociológicas de Van Gennep (1978). A fase liminar é caracterizada pela ambiguidade, por uma experiência fronteiriça, marginal ou paradoxa – o *limem* – que escapa das determinações instituídas por um coletivo em seu espaço social. Essa vivência momentânea das suspensões das posições e prescrições "ordenadas pela lei, pelos costumes, convenções e cerimonial" (TURNER, 1974, p. 117) cumpre a função de proporcionar aos indivíduos envolvidos uma possibilidade de leitura de sua sociedade de origem a partir de uma perspectiva "de ponta-cabeça", apresentando-se também como um importante constituinte de sua própria sociabilidade (DA MATTA, 2000).

[74] Refletindo sobre as relações entre "espaço liso" e "espaço estriado", Deleuze e Guattari (1997, p. 180) indicam a existência de um conjunto de "questões simultâneas" a ser considerado: "as oposições simples entre os dois espaços; as diferenças complexas; as misturas de fato, e passagens de um a outro; as razões da mistura que de modo algum são simétricas, e que fazem com que ora se passe do liso ao estriado, ora do estriado ao liso, graças a movimentos inteiramente diferentes". E no intuito de debruçar-se sobre os aspectos variáveis dos dois espaços e suas relações, os autores propõem um número de modelos para representá-los, destacando-se o *modelo tecnológico*, o *musical*, o *marítimo*, o *matemático*, o *físico* e o *estético*. O que Deleuze e Guatarri chamam de "questões simultâneas" talvez também possa ser endereçado às relações entre viagem e rotina ou viagem e vida ordinária; as oposições simples, desse modo, revelam apenas um aspecto da relação, sendo necessário pensar igualmente acerca dos demais, é isso – retomando o que no decorrer do texto foi pontuado – o que desmobiliza

concepções, deve-se proceder perante a mobilização das justificativas aqui apresentadas: não obstante a prática de viagem tende a ser categorizada a partir de uma tensão entre "estranheza" e "familiaridade" ou "inovação" e "rotina", o conteúdo atribuído a tais termos, bem como a natureza de suas relações, é diverso, é do registro do individual, faz-se em meio à singularidade dos sujeitos-viajantes. É essa pluralidade, existente ainda quando se evoca entre os viajantes uma mesma expressão para definir a viagem ("liberdade", "fuga", "mudança pessoal" etc.), o que impossibilita a elaboração de uma interpretação cujo principal resultado é uma modelagem simplificada da prática de viagem em questão.

3.2.3 Excitação, Risco e Capital Cultural: exercícios sociológicos sobre o tema das motivações

Nos dois tópicos anteriores, trabalhei especificamente sobre as categorias enunciadas por meus interlocutores para justificar seus deslocamentos. Na realidade, o que me esforcei por fazer foi tentar compreender o valor e o significado atribuído por cada sujeito à sua experiência de deslocamento, estando disposto à procurar entender os movimentos de preenchimento de sentido que os viajantes direcionavam às categorias por eles utilizadas. Para a materialização desse esforço de entendimento, obviamente, lancei mão de uma série de ferramentas conceituais advindas, sobretudo, da sociologia e da antropologia. No entanto, outros importantes conceitos não figuraram neste capítulo de forma destacada, sendo aqui momento para sinalizar – mesmo que de forma breve ou genérica – outras abordagens possíveis acerca das práticas de viagem de longa duração, sempre levando em consideração as "expressões empíricas" desta pesquisa, ou seja, as narrativas dos interlocutores apresentados.

Um primeiro exercício sociológico distinto dos que empreendi anteriormente consiste em pensar a importância do conceito *excitação*, elaborado por Norbert Elias (1985), para a compreensão das atividades de lazer, em geral e para as práticas de viagens, notadamente. A descrição do cotidiano de Benny ressalta uma rotina mecanizada, de ações previamente estruturadas, onde até a expressão de relaxamento, ir ao bar com os amigos, ganha um matiz rotineiro. Aliada à incômoda experiência de repetição, especialmente, ligada ao mundo do trabalho, existe também para o jovem economista um desconforto sentimental produzido pelas formas de controle presentes em seu dia a dia. Desse desconforto emocional,

---

uma ação interpretativa que tende a tomar a viagem unicamente como uma suspensão do ordinário, sem procurar refletir acerca dos contornos particulares que este *ordinário* e, consequentemente, sua suspensão – a viagem – possuem em que cada trajetória pessoal dos viajantes.

dessa vivência individual de insatisfação ante à disciplina cotidiana, emerge a necessidade de se buscar a "excitação".

Para Elias (1985), a disciplina ultrapassa a dimensão do trabalho e estabelece-se de amplo modo ao referir-se à um modelo social que objetiva fazer com que os indivíduos dominem perfeitamente seus "estados de espírito", seus impulsos, afetos e emoções. Tal domínio, portanto, é corolário do "processo civilizador"[75] profundamente estudado pelo autor[76]. Assim, os constrangimentos próprios das sociedades industriais se por um lado trabalham na direção da instauração de valores modernos como segurança e ordem, por outro não deixam intactos os âmbitos mais íntimos dos habitantes das metrópoles, eles são princípios geradores também de ansiedades, tensões e frustrações. Diante disso, uma espécie de "estratégia de alívio" deve ser formulada, residindo – portanto – nas atividades de lazer as oportunidades de mitigação das qualidades maçantes e constrangedores do mundo ordinário. Corridas de cavalo, jogos de futebol, danças, pinturas e cartas são apontados, então, como canais para se manifestar de forma autorizada a "excitação" que é constantemente objeto de evitação e condenação. No bojo dessas atividades de lazer, portanto, situa-se uma modalidade de experiência que é mais fluída, mais livre das constrições sociais reinantes. O perigo imaginário, o medo, a alegria ou a tristeza experimentados em espetáculos ou jogos animam sentimentos, despertam a excitação desejada, afastam-se do estresse produzido cotidianamente. A viagem, considerando o exposto, é mais um desses canais autorizados de liberação de constrangimentos sociais, é nesse sentido que o conceito de excitação auxilia ao entendimento da significação de Benny em relação aos seus deslocamentos. Como modalidade de excitação autorizada, ele – obviamente – não pode perenizar-se, sendo isso o que exatamente acontece na trajetória do inglês: a viagem praticada como fonte de alívio, como negociação ou mediação.

A busca por excitação também poderia ser apontada como algo presente nas narrativas de Marc, em seus processos de significação de suas jornadas. Todavia, a

[75] O "processo civilizador", de acordo com Elias (1994), diz respeito à uma mudança na conduta e sentimentos humanos. No surgimento desta nova ordem, advinda dos entrelaçamentos de impulsos emocionais e racionais das pessoas, pode ser observado, por exemplo, o recalque gradual dos instintos, a evolução dos patamares de embaraço e repugnância, além do monopólio da violência por parte de um Estado centralizado.

[76] O controle estável dos impulsos afetivos, libidinais e emocionais é considerado por Elias (1994, 1985) uma condição de "sobrevivência social". Manifestações de elevada excitação são consideradas anormais, prelúdios de violência ou ameaças de anomia nas sociedades modernas, tratados – no limite – como casos para hospitais ou para prisões. O autocontrole individual, assim, é evocado como fator de conciliação das "exigências da vida em comum". Contudo, e esse é o cerne da reflexão de Nobert Elias sobre o tema, tal autocontrole é gerador de novas tensões, o que eleva as ocupações de desporto ou lazer à condição de imprescindibilidade. Excitação, destarte, na reflexão de Elias não é uma mera oposição ao mundo do trabalho, mas uma dimensão ampla de negociação com as formas de controle ou disciplina exigidas pelo social.

experiência do carioca permite a exposição de um exercício de compreensão sociológica informado igualmente pela noção de *risco*. Em seus discursos, por diversas vezes, alusões foram feitas a esportes considerados "radicais", basta lembrar que Marc identifica-se como surfista, bem como em um de seus períodos de trânsito, durante o inverno europeu, procurou exercer atividades relacionadas à prática do *snowboard*[77]. O *risco*, presente em "esportes radicais", foi trabalhado por Le Breton (2009a) como um exemplo de condutas empreendidas por jovens na contemporaneidade que visam ao "afrontamento do mundo", tendo como meta a produção de um sentido para acessar ou conservar o "gosto de viver"[78].

Para o antropólogo francês, a experiência de vida dos jovens contemporâneos torna-se problemática quando se considera a evidenciação de um mundo caracterizado por expressões de fragmentação, incerteza e imprevisibilidade. O "jogo simbólico" com a morte ou com o perigo seria, portanto, uma estratégia de redefinição ou de reestabelecimento do sentido existencial dos sujeitos perdido frente à falta de integração, em alguns casos ou diante de uma "vida excessivamente regrada", em outros. Toxicomania, fuga, anorexia, bulimia e até mesmo o suicídio são tomadas por Le Breton (2009a) como exposições deliberadas ao risco, advindas de um profundo e agudo sentimento de sofrimento pessoal, próprias da ausência de um "suficiente gosto de viver". São, dessa maneira, recursos últimos utilizados pelos sujeitos em sofrimento para "nascer de si mesmo" e retomar o controle de suas vidas.

Para além de sua produção partir da ausência de sentindo da vida motivado por uma "falta de integração", existem condutas de risco que buscam a plenitude da existência ao

---

[77] Assim como o *skate* e o *surf*, o *snowbord* é um esporte que consiste em equilibrar-se em uma prancha. No entanto, as superfícies utilizadas pelo esportista para equilibrar-se e fazer sua prancha deslizar são as encostas nevosas de montanhas, tais como as que proporcionam a prática do esqui. Como um dos maiores riscos aos quais os esportistas estão expostos existe a possibilidade de desequilibra-se da prancha e rolar montanha abaixo, chocando-se com alguma pedra ou banco de neve ou ainda caindo em algum precipício ou fenda. Com objetivo de diminuir os perigos da prática do *snowboard* as pistas para a execução do esporte são classificadas em termos de dificuldade e exigência de *expertise*, bem como diversos equipamentos de segurança são exigidos. O *surf*, para alguns, pode não ser considerado um esporte de risco, contudo se considerados os componentes do cenário da prática, o mar, esse argumento pode tornar-se facilmente indefensável. São muitos os casos de falecimento por afogamento, por impossibilidades de se retornar à praia diante de uma forte corrente ou mesmo pelo choque do surfista com pedras e barreiras de coral. Também como mais um exemplo da relação do *surf* como o risco pode ser citado o incremento entre os surfistas de uma prática que atende pelo nome de *tow-in*, onde o surfista (denominado de *big rider*) busca deslizar por ondas tão grandes, em um mar com condições tão extremas, que precisa ser rebocado por um *jet-ski* para ter acesso à ondulação.

[78] De acordo com Le Breton (2009a), há uma multiplicidade de significados em torno do *risco*. A sociologia e antropologia abordam a temática de maneira variada, por exemplo, associando-o com o perigo contido nas tecnologias modernas, com as consequências da atividade humana sobre o ambiente (poluição), com os problemas de saúde pública a que "estão expostas as populações em virtude de seu modo de vida" ou com os efeitos da produtividade industrial. No entanto, a abordagem que mais interessa a Le Breton (2009a, p. 03) é aquela que se preocupa com "o significado das atividades em que se envolvem os indivíduos em sua vida pessoal ou profissional, e em seu lazer, para irem ao encontro do risco ou para dele se protegerem". Especificamente, o antropólogo e sociólogo francês debruça-se sobre aquilo que denominou de "condutas de risco", noção configurada a partir de um jogo simbólico ou real com a morte não para morrer, mas para encontrar no ato de arriscar-se um sentido de "viver mais".

esquivar-se de estilos de vida demasiadamente ordenados, comedidos ou regulares. Esse é o caso de Marc, situado entre os esportistas radicais que priorizam a procura de uma "intensidade de ser", ao configurar seus deslocamentos também em uma íntima interação com as práticas do *surf* e do *snowboard*, como pontuado. A viagem em si talvez já pudesse ser considerada uma conduta de risco, pelo menos se feita a partir do ideal de independência e flexibilidade reivindicado por Marc, mas sua potência em relação aos riscos é intensificada na medida em que as experiências de trânsito associam-se a experiências esportivas não corriqueiras, que se definem numa incontrolável ou imponderável interação com as dinâmicas da natureza, como é o caso do mar e da neve nos exemplos de esporte mencionados.

A vivência do risco pela viagem e pelo esporte praticado em seu fluxo concedem à Marc instrumentos de interpelação de limites, sociais e físicos, o que parece repor seu "gosto de viver", talvez daí derive o senso de vitalidade atribuído às viagens por parte do carioca. Se a viagem é para ele, como dito, uma prática de "enfrentamento do cotidiano", tal enfrentamento recrudesce quando os próprios limites da vida pessoal, e não só da vida social, são postos em xeque. Se por um lado, em sua narrativa, a falta de integração é mencionada, as dificuldades de se lidar com as expectativas familiares são explicitadas, isso não implica uma conduta de exposição deliberada ao risco que se baseia em modalidades como as do suicídio ou bulimia, por exemplo. O que está realmente em jogo, o que tende a se evidenciar de maneira mais marcante que a citada falta de integração, é a insatisfação diante de um cotidiano previamente estruturado ou amplamente organizado; é para se distanciar desse ordenamento que leva a mortificação do sentido de vida que o surfista viaja e põe seu corpo à prova, fruindo as "paixões da vertigem"[79] (LE BRETON, 2009a).

Finalizando o presente capítulo, gostaria de propor mais um exercício sociológico, desta feita assentando-se sobre a narrativa de Ceci. Como assinalado, sua relação com a prática de viagem apoia-se na valorização da mesma como uma espécie de "ferramenta de compreensão" do mundo. É por meio de seus "distanciamentos" e das interações estabelecidas com os habitantes dos lugares visitados que ela motiva-se a pensar sobre si e também acerca de seu mundo familiar. Em suas próprias palavras, as interpretações que os outros fazem sobre suas vidas ordinárias a estimulam a refletir e, muitas vezes, a reconhecer o valor do seu

[79] A vertigem reporta-se à "ausência de contenção", diz respeito ao "salto no vazio" presente em diversas formas de conduta de risco (LE BRETON, 2009a). Essa "paixão da vertigem" denota, portanto, um sentido de exploração de limites, uma vez mais, que são sociais e físicos. A fascinação pela ideia de queda, simbolicamente, representa um desejo de existência que procura intensidade, o que é obstacularizado pelas estratégias de contenção, pelas chamadas disciplinares, pelo regramento ordinário. A fruição do "vazio" antes de ser uma manifestação de desistência, de resignação, é ato de afrontamento ao próprio "sentimento de vazio" partilhado pelos jovens em suas confusas experiências contemporâneas, a vertigem é possibilidade de preencher de significado uma "existência instável".

próprio cotidiano. Viagem e conhecimento, no discurso da jornalista australiana, assim, são elementos difíceis de serem dissociados[80].

Diante do exposto, parece também não ser descabido explorar a ideia de viagem como um instrumento de aquisição de "competências". Nesse sentido, os deslocamentos assumiriam um caráter formativo, em termos de "capital cultural"[81] (BOURDIEU, 2006), muito próximo daquele presente em instituições formais de educação, como a escola. Portanto, no que tange à trajetória de Ceci, seu "capital cultural" parece ser incrementado por uma modalidade de formação produzida no seio da estrada, no bojo de suas experiências de trânsito. É importante lembrar que o gosto por viagens já era uma das expressões do estilo de vida de sua família, consistindo em um dos elementos que configuravam o que Bourdieu chamou de "capital cultural herdado".

Contudo, o que busco salientar aqui com maior ênfase é justamente a expansão do "capital cultural" de Ceci para além daquele adquirido em meio a suas relações familiares. Obviamente, a escola e a universidade, ressaltando mais uma vez sua profissão de jornalista, contribuem para a referida expansão, no entanto na experiência da jovem australiana um termo a mais deve ser considerado: a influência da "estrada", do deslocamento, das viagens em seus processos de aquisição de competências. O "douto" e o "mundano"[82], desse modo, configurariam para Ceci formas complementares, e não-antagônicas, de maneiras de aquisição

[80] A relação entre viagem e conhecimento foi exposta de maneira mais detalhada no primeiro capítulo desta tese. Todavia, faz-se importante destacar um ideário de complementação de formação escolar realizado pela experiência mundana, simbolizado pela prática do *Grand Tour*, que aparentemente é retomado nos dias atuais. Os intercâmbios, como aquele vivenciado por Marc, são cada vez mais comuns, atualizando, por exemplo, a ideia de que o distanciamento do mundo familiar é propulsor de mudanças pessoais e aquisição de conhecimento, como a destreza em uma nova língua. No caso de Ceci, mais que uma habilidade linguística, o que está em jogo, como dito, é o entendimento da viagem como uma experiência à serviço de novas compreensões sobre o mundo.

[81] "Capital cultural", na obra de Bourdieu (2006), pode ser definido, em linhas gerais, como um conceito para se analisar situações de classe na sociedade. Como é evidente, tal constructo relaciona-se de forma íntima com um esforço de análise cultural que considera gostos, estilos, valores e esquemas de percepção de classes, grupos e frações de classe. Seus modos de aquisição são, de acordo com Bourdieu, distintos: o "capital cultural herdado" seria incorporado diante da localização dos sujeitos no bojo familiar, já o "capital cultural adquirido" diria respeito ao papel formativo da escola. É válido destacar que o "capital cultural" pode operar reconversões, implicando a aquisição de "capital econômico", ao mesmo tempo em que não prescinde do "capital social", ou seja, as redes de relações ou contatos estabelecidas entre os indivíduos. Assim, mais que um aspecto definidor de uma classe ou mesmo de uma fração de classe, o "capital cultural" mobiliza expressões de poder e distinção, sendo protagonista de lutas simbólicas por legitimações culturais entre as classes e suas frações.

[82] O "douto" e o "mundano" são termos utilizados por Bourdieu (2006) para explicitar as diferenças no modo de aquisição do capital possuído, apresentando-se também como indícios das lutas simbólicas instituídas entre grupos ou classes opostas. Por "douto", o sociólogo francês compreende um modo de produção e apreciação de obras culturais que se fundamenta na racionalização e na observação de regras ou preceitos que objetivam impor-se à concepção das obras. Já a expressão "mundano", por seu turno, refere-se à uma maneira de apreciação da cultura muito mais baseada na busca de prazer, de uma fruição menos constrangida, atendo-se para isso aos detalhes mínimos que constituem a obra que se aprecia.

de capital, revelando possibilidades de pensar as dinâmicas culturais de classe não pela oposição de tais termos, mas por mistura ou imbricação.

Família e escola para Bourdieu (2006) podem ser considerados espaços de constituição de competências tomados como importantes ou necessários para determinados momentos. A "estrada", entendida também como lugar de aquisição de conhecimento, deve ser considerada como mais um mercado. Se do "capital cultural herdado" e daquele adquirido posteriormente a partir da frequentação escolar podem ser operadas reconversões que culminam na aquisição de outras formas de capital – a saber, social e econômico –, o mesmo pode ser dito no que concerne às experiências de viagem, sendo o discurso de Ceci bastante ilustrativo: não é demais rememorar que é de sua escrita de viagem, da textualização de seus encontros em trânsito, da representação em *alhures,* que buscará cursar uma pós-graduação e, consequentemente, localizar-se da melhor maneira possível no mundo do trabalho.

4 DIREÇÕES E RITMOS

"I wanna run, I want to hide
I wanna tear down the walls
That hold me inside
I wanna reach out
And touch the flame
Where the streets have no name."
(Where the streets have no name, U2)

Passar certo tempo em uma mesma cidade, em minha opinião, sempre foi uma experiência geradora de sentimentos ambivalentes. A ultrapassagem de um primeiro momento, o "desembarque", comumente repleto de expectativas mobilizadas por imagens consumidas de forma apriorística sobre o destino em questão, pode bem ser um motivo de júbilo; afinal, depois de algumas semanas ou meses em alguma localidade, tendemos a nos sentir parte dela: referimo-nos a um conjunto de pessoas evocando seus nomes próprios; dominamos (ou pensamos dominar) algumas estruturas linguísticas básicas, utilizando-as (ou nos iludindo que as utilizamos) em contextos corretos e; não precisamos, como nas primeiras horas ou dias, sobrecarregar nossos pescoços em um quase eterno movimento de "baixa-levanta", "esquerda-direita", derivado da necessidade de se checar um mapa ou GPS a cada intervalo de 40 segundos.

Contudo, essa impressão de "fazer parte da cena" reserva, na falta de um melhor termo, "mal-entendidos" particulares. Talvez o mais grave deles resida na afirmação, por parte daquele que passou algum tempo em uma mesma cidade, de que a *conhece*. Esse discurso de pretensão totalizante é desestabilizado, entretanto, na medida em que se reconhece que as cidades "manipulam" uma gama variada de signos para se apresentar, sendo cada um destes um tipo diferente de "chave" para se ter acesso ao local. Nesse sentido, os lugares visitados são camaleônicos, uma rota que busca atravessá-los, fazer com que o viajante os vivencie, é apenas uma das cores possíveis da experiência, impossibilitando a enunciação, um tanto pernóstica, de "eu conheço esse lugar". Como um potencial caleidoscópio, os destinos invocam multiplicidade, sequências de imagens ou narrativas, inclusive, não harmônicas acerca de si.

Depois de meses em Lisboa, o que não era de se estranhar, vivi sob tal ambivalência. Primeiramente, o Largo do Rato, passado certo tempo, já não era apenas uma denominação curiosa de uma região da cidade, onde as calçadas – pelo contraste das pedras – buscavam exibir os traços do roedor que dotava de nome a vizinhança, era "minha casa". A "baixa" já era incorporada como algo da ordem do familiar, pronunciada por mim com afeição e entusiasmo sempre que indicava a algum conhecido meu destino de quase todas as noites. O "Jardim da Estrela", o "Parque Eduardo VII" e o "Miradouro de Santa Catarina", em meus discursos cotidianos, perdiam certa deferência, reclassificados em minhas vivências simplesmente como "Estrela", "Eduardo" ou "Adamastor". Nada mais pessoal! A cidade parecia ser minha, eu parecia a conhecer, orgulhosamente, inclusive, assumindo o papel de "guia nativo" quando algum amigo ou familiar por ali aportava.

Eis que uma outra Lisboa se apresenta quando, em vez de visitar o Museu da Água ou sentar no quiosque que a ele avizinha-se para saborear uma *imperial* (cerveja) ou uma *bica* (café), ao final de tarde, dirijo-me à Praça das Amoreiras motivado por uma *roda de capoeira* que naquele espaço tomava lugar. Encantado com os sons do berimbau, com o batuque do atabaque e com batida dos pandeiros, logo peço informações sobre o grupo, passando a treinar com eles, a partir da semana seguinte, quase que diariamente. A inserção anterior, muito influenciada pelos objetivos da tese (resumidamente, *compreender* como viajantes *compreendem* suas experiências de viagem de longas durações) e pelas relações estabelecidas em âmbito universitário, ganhava novos contornos. Dessa nova interação, outras rotas emergiram, a Lisboa "domesticada" era agora "selvagem", insinuando trajetos antes não percebidos.

A partir de uma outra "chave" de acesso, a capoeira, Lisboa revelava-me, então, seu caráter plural, seu traçado camaleônico ou caleidoscópico... A "nova" capital portuguesa – novidade, pelo menos, tocante à minha experiência particular no local – era o lugar do bacalhau, mas também da cachupa; era conhecida pela "noite" do Bairro Alto, mas igualmente possuía os "esconderijos" do Cais; Lisboa era Carnide e Cova da Moura, e não só Avenida da Liberdade ou Chiado... Lisboa flexibilizava seus próprios limites, as rodas de capoeira funcionavam como alargadores do raio da cidade, ela era Oeiras, Setúbal, Mafra... Como afirmar após tal experiência que a conheço? Como, uma vez mais, ousar me apresentar como guia? Aquilo que frequentava era apenas um circuito, dentre outros tantos existentes: o simples desfrutar cotidiano da *ginjinha* não atestava mais quaisquer estatutos de familiaridade.

***

No capítulo anterior, sublinhei o amplo espectro de motivações que leva os sujeitos a dicidirem-se por empreender viagens de longa duração. No diálogo com Marc, Benny e Ceci pude perceber, por exemplo, que a condução de uma jornada, em termos motivacionais, é bastante complexa, desmobilizando argumentos que a reduziriam apenas à uma atividade de fuga, à uma prática de *running away* ("fugindo de"), como certa vez ouvi de um outro viajante. Junto com o quase imperativo "let´s run away!" ("vamos fugir!") parece, então, existir um *running for* ("correr para"), um forte desejo também de se engajar em novas atividades, encontros e universos culturais. No presente capítulo, procuro refletir sobre os processos de criação de percursos, de rotas ou roteiros - embora esse último termo seja evitado por alguns viajantes por considerá-lo demasiadamente associado aos agentes turísticos -, considerando novamente a experiência de meus interlocutores.

É válido ressaltar que como aconteceu diante da temática das motivações, certo deslizamento de entendimento no tratamento da fabricação dos "roteiros", por parte dos viajantes, deverá ser operado. Ao contrário do que talvez possa ser imaginado, o caráter flexível de uma viagem de longa duração não implica uma total falta de planejamento, de ausência de ordem e busca de informações prévias. São muitos, portanto, os esforços organizativos mobilizados pelos viajantes mesmo antes de suas jornadas efetivamente começarem. Em outras palavras, a "estrada" é frequentada já a partir das etapas de maturação da decisão de viajar: "Para onde ir?" "Como ir"? "Em que época ir?" e "Com quem ir?" são ilustrações de um exercício de deslocamento onde o primeiro "porto" é a própria "casa" dos sujeitos viajantes.

Figuras como Sal Paradise e Dean Moriarty – personagens de um conhecido livro de Jack Kerouac (2011) que, recentemente, foi adaptado para o cinema por obra do cineasta brasileiro Walter Salles – são fontes de inspiração, figuram no discurso de vários sujeitos com os quais dialoguei durante esta pesquisa, mas não se apresentam como modelos a serem seguidos rigorosamente. A extrema imprevisibilidade e a suspensão absoluta de qualquer espasmo de planejamento, presentes em seus deslocamentos frenéticos pelas estradas americanas, ocupam o imaginário de muitos viajantes contemporâneos; no entanto, tal inspiração cede certo espaço à uma espécie de senso prático, onde os sujeitos são chamados a pensar sobre questões como clima, conflitos políticos, orçamento e tempo disponível objetivando executar suas viagens. É sobre algumas destas questões, assim, que o presente

capítulo se estrutura, procurando discutir, como dito, os *processos de criação de itinerários de viagem*, bem como "experiências rítmicas" localizadas nos fluxos das jornadas.

4.1 Criando uma rota

4.1.1 Orçamento, tempo de viagem, clima e outras questões

Uma viagem com duração de mais de 06 meses, como as empreendidas por meus interlocutores, exige uma considerável atenção no que diz respeito a questões orçamentárias. Embora, como se verá mais adiante, existam possibilidades de se "fazer dinheiro viajando", como ressalta Marc, um grande montante destinado, sobretudo, a gastos considerados de primeira ordem como passagens, comida e hospedagem, faz-se necessário. O valor ainda tende a aumentar se os viajantes, como no caso de Benny e Ceci, buscam precaver-se de determinados riscos ligados à dimensão da saúde comprando seguros com uma ampla cobertura, abrangendo todo o período vivido fora de suas cidades natais. Mesmo considerando as experiências de viagem de Marc, que talvez possam ser apreciadas, a partir de suas narrativas, como as menos previsíveis, preocupações de tal ordem não podem ser descartadas. Discorrendo sobre os momentos que antecederam alguns de seus deslocamentos mais alargados, o carioca afirma a importância de se poupar dinheiro ou, em seus próprios termos, "juntar grana":

> Quando podia, eu dobrava os meus turnos, queria trabalhar mais... Tentava dar mais aulas de inglês, pedia para pessoas conhecidas indicarem meu trabalho. Se estou trabalhando em um bar, em um restaurante ou na recepção de algum hotel, por exemplo, busco tirar as folgas dos meus colegas! Se for para viajar, posso passar noites viradas trabalhando, com mais dinheiro posso fazer uma viagem maior, menos preocupado...

Com o intuito de subsidiar seus deslocamentos, suas viagens que o levam a ultrapassar as dinâmicas rotineiras, Marc, primeiramente, "afunda-se" na rotina, ele "impregna-se" de trabalho, justamente, para poder deixá-lo por um tempo mais dilatado em sua próxima jornada. Suas táticas lidam com os próprios contornos da dimensão laboral da qual ele procura se afastar: "tirar as folgas" dos companheiros ou passar "noites viradas", como práticas rotineiras, provavelmente minariam ainda mais seu sentido de integração no que se refere à sua comunidade local; contudo, vistas como possibilidades de aumento do ganho salarial mensal – que será destinado para a consecução de um objetivo localizado em futuro próximo – essas atividades aparentam ter, subjetivamente, sua gravidade amainada.

Procurando um segundo emprego, por exemplo, é como Ceci esforça-se para ampliar suas reservas econômicas que, assim como em Marc, serão utilizadas para viagens que se aproximam. Ao lado das ações próprias de sua profissão, jornalista, Ceci, então, serve mesas de cafés ou trabalha em caixas de restaurantes ou mercados. Simultaneamente aos novos trabalhos, a australiana procura diminuir os gastos de seu dia a dia: os meses que antecedem uma longa jornada, portanto, são aqueles, segundo Ceci, em que os passeios noturnos e a frequência em restaurantes ou lanchonetes, enquanto consumidora, reduzem-se significativamente. Sobre um cotidiano ainda mais regrado em termos orçamentários na etapa pré-viagem, ela disserta:

> Eu adoro sair com meus amigos, conhecer restaurantes, ir para festas... Mas quando decido fazer uma viagem, tenho de reduzir estas atividades, penso que todo dinheiro que puder poupar fará com que minha viagem seja mais longa, segura e confortável. Não é tão difícil, em vez de sair, chamo os amigos para minha casa ou para a dos meus pais, compramos coisas no mercado, é bem mais barato que sair pela noite... Também vou muito à praia, pratico esportes, busco atividades gratuitas na cidade.

Válido destacar que a parcela do cotidiano que é vivida na temporalidade que precede à viagem, no depoimento de Ceci, em alguns pontos muito se aproxima daquilo que procura ser vivido por muitos viajantes no decorrer de seus percursos. Por exemplo, evitar frequentar restaurantes e cozinhar em casa, cujo equivalente em trânsito é a cozinha do albergue ou do *camping* em que se está hospedado, são atividades comuns no sentido de minimizar gastos e, consequentemente, estender roteiros. A busca por programações culturais ou artísticas, nas cidades visitadas, em que não se cobra entrada é igualmente elemento comum entre o "antes" e "presente" da viagem. Formas de aproximação com o período de trânsito, assim, são constituídas e experimentadas mesmo antes deste efetivamente se materializar.

No discurso de Benny acerca de sua atenção quanto à organização do orçamento disponível para se viajar duas colocações me chamaram a atenção. A primeira delas diz respeito à uma tática utilizada pelo inglês para conseguir baratear o custo das passagens aéreas, o que – via de regra – compromete uma parte significativa das economias dos sujeitos que pretendem deslocar-se por extensas áreas: trata-se do cadastramento em "programas de milhagem"[83] oferecidos por empresas de cartão de crédito. Em um tom meio lépido, certa

[83] Os "programas de milhagem" configuram-se como estratégias de fidelização de clientes por parte de empresas aéreas. São duas, basicamente, suas formas de acesso: a primeira diz respeito ao estabelecimento de uma relação direta com a própria companhia aérea, consistindo em uma espécie de sistema de pontuação (milhas) que é incrementado na medida em que passagens aéreas são compradas. Tal pontuação, assim, permite a aquisição de bilhetes por parte de usuários constantes. A sua forma de acesso se refere aos acordos mantidos entre essas companhias e cartões de crédito, oportunizando que o gasto nesta modalidade de compra também seja pontuado

feita, Benny disse-me que se pudesse pagaria até seus "cafezinhos" diários fazendo uso de seus cartões, sempre no intuito de "pontuar" o máximo possível, resgatando seu investimento e trocando-o por passagens aéreas.

A segunda colocação que me deixou bastante pensativo refere-se à uma espécie de "bazar" que Benny organiza entre seus amigos e conhecidos antes de fazer suas viagens. Os produtos vendidos em tal evento são aquilo que ele considera que não deverá mais utilizar, objetos de natureza variada: são roupas, equipamentos esportivos, ferramentas, material eletrônico e até livros, o que o economista inglês procura vender para expandir suas economias.

> Antes de viajar, eu faço uma arrumação geral em minha casa. Aquilo que não está tão velho e pode ser vendido, é separado. Depois, marco com alguns amigos aqui em casa para tomar uma cerveja ou jogar cartas, mostro o que eu tenho, explico que quero viajar e, se eles se interessarem, compram. Penso que tudo que tenho e que eu não uso talvez possa ser transformado em um dinheiro para fazer uso em minhas viagens.

Se o movimento de Marc para "juntar dinheiro" é *astucioso* (CERTEAU, 1994) quando lida com as regras do trabalho para, posteriormente, dele se afastar e o de Ceci é *tático* quando parece inaugurar um modo de viver o cotidiano, economicamente, de forma aproximada com aquilo que se viverá em trânsito, as astúcias no caso de Benny derivam de uma espécie de "reconversão do valor" que se abate sobre seus pertences. A utilidade de uma ferramenta ou a comodidade de um aparelho eletrônico perdem suas forças quando colocados em xeque pelos sentimentos a serem mobilizados no curso de uma experiência de viagem. O "valor" das coisas do cotidiano é trocado – pela ação de venda junto aos amigos e colegas – de forma concreta, mas também simbólica, pelos "valores" contidos na "estrada".

Atuando conjuntamente com as questões orçamentárias, em uma relação difícil de se diagnosticar o que é precedente, emergem esforços de atenção que dizem respeito ao tempo disponível para se estar em trânsito. Em um primeiro momento, poderíamos talvez afirmar que a medida dos esforços para aumentar as economias destinadas à execução da viagem refere-se diretamente ao tempo que se pretende dispor no processo de deslocamento. Contudo, o contrário também parece ser verdadeiro: o tempo dedicado à uma viagem pode ser reduzido se um valor considerado ideal para sua prática não conseguir ser alcançado. Desse modo, existe uma articulação íntima entre os lugares que se pretende visitar – mesmo que de forma

---

e, posteriormente, convertido em milhas que, por seu turno, serão trocadas por bilhetes aéreos. Como dito, dependendo do lugar que se objetiva visitar, uma passagem pode comprometer boa parte do orçamento disponível para se efetuar uma viagem, sendo a ação de comprar com cartão de crédito e pontuar o máximo possível, como faz Benny, uma estratégia de grande valia no intuito da redução de despesas de viagem.

ainda suave, não muito clara, as direções precisam aparecer nesses momentos pré-viagem –, o orçamento alcançado e o tempo disponível.

As falas dos três interlocutores guardam similitudes no que diz respeito à esta complexa relação. Para Marc, o sucesso "dobrando turnos" ou "tirando folgas" é a possibilidade de alargamento de seu percurso. Embora, analisando seus discursos prévios, possa ser válido ressaltar que há de sua parte uma extensa disponibilidade para se estar em trânsito, reforçada constantemente por um desejo de "enfrentamento do cotidiano", como colocado, ela *por si* não garante a efetivação de um deslocamento alargado. A viagem com uma maior duração, assim, depende do "sucesso" de suas *táticas* de ampliação orçamentária. É por isso que ele busca trabalhar mais, "afundar-se" na rotina, uma vez que qualquer aumento de ganho é oportunidade de extensão de sua jornada.

Algo próximo do explicitado, também, ocorre com Ceci: suas economias materializarão, ou não, seu tempo dilatado em trânsito. Quanto maior seu orçamento, sua reserva, maiores são as possibilidades de confirmar uma viagem que transcorrerá durante o período (meses ou até anos) disponibilizado pela viajante em seu plano inicial. Contudo, é importante sublinhar que, para a australiana, ao lado da questão da extensão da viagem, o esforço para ter em mãos um orçamento não tão módico articula-se com outros dois temas de preocupação: a segurança e a comodidade. Assim, de acordo com suas palavras, poder dispor de recursos financeiros para "tomar um táxi" – em vez de um transporte público durante a madrugada em uma localidade desconhecida – ou, por vezes, hospedar-se em um quarto privado, com banheiro particular, em determinados albergues ou mesmo pequenos hotéis e pousadas, são preocupações incluídas em seu planejamento orçamentário.

Já para Benny a relação entre tempo disponível e orçamento deve ser pautada pela precedência do primeiro termo. É preciso pensar acerca do período pelo qual se pretende viajar e, assim, lançar mão dos esforços para o custeamento das viagens. Quando o inglês, mesmo diante dos ganhos advindos dos "eventos comerciais" promovidos em sua casa, percebe que tempo disponível e orçamento não se ajustam de maneira satisfatória[84], o tempo

[84] A afirmação de que um orçamento é satisfatório para empreender uma viagem, como se pode imaginar, depende de múltiplos aspectos. Passagens, hospedagens e alimentação são apontados pela maioria dos sujeitos viajantes como os principais custos a serem planejados. Contudo, entre alguns sujeitos, existe um planejamento orçamentário que também comporta gastos relacionados a atividades culturais (como entradas de museus, concertos e cinemas) e compra de *souvenirs.* Refletindo sobre os diálogos que mantive com diversos viajantes, o cálculo do orçamento se dá, basicamente, tendo o *dia* como unidade de referência, desse modo pensa-se acerca do *gasto diário* e multiplica-se pelos dias em trânsito. Conseguida uma média, ela servirá como uma espécie de "bússola orçamentária" que orientará as despesas dos sujeitos. Se em um dia da viagem, por exemplo, houve uma despesa maior que a média obtida, em outro as atividades a serem procuradas devem ser da ordem da gratuidade, no sentido de recompor o equilíbrio financeiro, assim me explicou um viajante chileno. O *gasto diário*, por seu turno, é calculado conforme o "custo de vida" no local visitado, sendo necessário para a

de viagem ou os destinos são repensados, reduzindo-se ou mesmo mudando de foco diante das expectativas dos gastos diários em determinados destinos, considerados, por demais, dispendiosos. Por fim, outra das ações mobilizadas pelo economista inglês para tentar reduzir seus gastos – o que novamente atesta a importância do planejamento, sobretudo, no que se refere às longas viagens – é decidir-se o quanto antes pelo empreendimento, procurando comprar os bilhetes aéreos, responsáveis pelo deslocamento entre destinos mais distantes, de forma antecipada, aproveitando possíveis descontos promocionais.

Aproveitando o argumento de Benny acerca da importância de se comprar as passagens com antecedência, outra questão que se impõe como preocupação para os viajantes em seus processos de construção de roteiros é o *clima*. É sabido que no período considerado de "baixa estação" os deslocamentos tendem a ser barateados, no entanto tais períodos, via de regra, estão atrelados a condições climáticas constituídas por chuva, frio ou neve, por exemplo. Isso deve gerar uma atenção redobrada frente aos variados descontos oferecidos para viagens circunscritas a tais estações, como as "promoções de inverno"[85]. Por outro lado, essas oportunidades de compra podem ser aproveitadas se avaliadas de antemão as dinâmicas do clima na região de destino à época da viagem, buscando elaborar roteiros que possam ser desenvolvidos ou mesmo incrementados pelas singularidades climáticas locais. Ilustração disso é o modo como Marc "encarava" uma viagem pela Europa, para qual ele organizava-se em uma de nossas conversas, que teria lugar na estação invernosa daquele continente:

> Eu queria conhecer a Europa, mas os preços do Brasil quase nunca são os melhores. Então, tinha de viajar no inverno. Eu pego onda, gosto de mar, natureza, então a opção foi aproveitar o inverno procurando lugares para fazer *snowboard*, que havia experimentado nos Estados Unidos e gostei muito, a sensação é próxima a do *surf*. Ainda não sei muito bem para onde vou, mas o espírito da trip é este.

Relacionando-se, ainda, com questões orçamentárias, de disponibilidade de tempo e de condições climáticas, preocupações quanto aos documentos necessários para se empreender uma viagem não podem deixar de ser destacadas. No capítulo anterior, a ideia de

---

segurança da contabilidade, portanto, angariar o máximo de informações sobre os destinos de uma viagem. Apenas como anedota, certa vez conversei com uma viajante belga que se utilizava de um programa de computador, muito próximo de uma planilha do *excel*, para organizar suas despesas. Os horários em que ela fazia suas refeições no albergue em que estávamos hospedados, assim, funcionavam também como momentos de preenchimento de sua planilha, sendo tal controle, segundo ela mesma pontuou, extremamente valioso para pensar e decidir sobre as etapas vindouras de sua jornada.

[85] A consideração prévia das especificidades climáticas de uma região à época de uma viagem evitam os descompassos entre a *experiência projetada*, ou seja, elaborada diante das imagens veiculadas sobre um destino, e a *experiência concreta no destino*. Há aqui, portanto, a necessidade de se pensar nas relações propostas por Urry (1999) entre o destino e as expectativas criadas sobre este; sendo a correspondência da experiência vivida no lugar visitado com sua produção simbólica um importante fator de avaliação, por parte dos viajantes, do prazer ou da satisfação mobilizados em seus deslocamentos.

uma "mobilidade autorizada" que caracterizaria os deslocamentos de sujeitos como Marc, Benny e Ceci foi trabalhada. Os passaportes, as identidades e os vistos, assim, são componentes de operação da citada autorização, são eles que conferem aos sujeitos viajantes possibilidades de transpor fronteiras dentro dos limites da legalidade, sendo por isso mesmo "itens" indispensáveis para se organizar nos momentos que antecedem uma jornada. Eles ganham especial atenção porque também incidem no orçamento destinado a uma viagem, uma vez que são expedidos mediante o pagamento de taxas. Ao mesmo tempo, figuram numa relação próxima com o tempo que os sujeitos dispõem para viajar: um percurso pode ser encurtado ou mesmo impossibilitado pela falta de um visto ou pela expiração de um passaporte.

Alguns países exigem, dentre os documentos exigidos para tornar suas fronteiras acessíveis, aquilo que no Brasil a Anvisa[86] chama de "Certificado Internacional de Vacinação e Profilaxia" (CIVP): um documento que atesta a vacinação do visitante, sobretudo, contra a Febre Amarela. Em países como a Austrália, visitado por Marc e outros tantos do Sudeste Asiático, como Laos e Tailândia, percorridos por Ceci, há uma forte demanda pelo CIVP, por exemplo. Para além das documentações mencionadas, muitos viajantes contemporâneos acompanham as relações políticas internacionais, atendo-se de forma detalhada às informações veiculadas nas mídias sobre expressões violentas de conflitos em nível internacional ou local. Os receios advindos da atmosfera conflituosa que se abate sobre determinados países ou regiões tendem a limá-los enquanto escolha de rota. Embora, em alguns casos, a tensão política que envolve certos destinos contribua para o desejo de visitação por parte de viajantes mais intrépidos[87].

Sobre o receio acima mencionado e as alterações de rotas ou roteiros ao considerar os riscos de conflitos, Ceci possui uma narrativa interessante:

---

[86] Sobre o CIVP e demais exigências previstas no Regulamento Sanitário Internacional (RSI), ver: http://portal.anvisa.gov.br/wps/content/Anvisa+Portal/Anvisa/Cidadao/Assunto+de+Interesse/Certificado+Internacional+de+Vacinacao. Para maiores informações sobre o sistema de emissão do CIVP é necessário procurar os Centros de Orientação para Saúde dos Viajantes, cujos endereços estão disponíveis em: http://portal.anvisa.gov.br/wps/wcm/connect/eed303804a1aa7edaad8abaa19e2217c/LISTA+DE+COSV++23+junho+2014.pdf?MOD=AJPERES.

[87] O programa "Não conta lá em casa", exibido no canal por assinatura *Multishow*, é um interessante exemplo para se pensar o estabelecimento de esforços de viagem que se dirigem para "regiões em conflito". Composto por três jovens, o "Não conta lá em casa" consiste no registro das experiências destes viajantes em lugares como Faixa de Gaza, Coréia do Norte e Palestina, com o objetivo de revelar, segundo suas próprias palavras, "o outro lado de países em constante conflito". Interessante perceber é que programas com essa proposta parecem repercutir nos processos de criação de roteiros por parte de determinados viajantes, sendo cada vez mais comum nas redes sociais o relato de experiências deste tipo. Algo próximo a este uso do risco como elemento auxiliar de definição de uma rota de viagem pode ser visto em diversas partes desse trabalho. No entanto, para uma apreciação mais detalhada sobre o tema, associando-os com a emergência de empresas turísticas especializadas no oferecimento de roteiros tidos como "não-convencionais", os chamados *reality tours* podem ser encontrados em Freire-Medeiros (2009).

> Eu estava planejando ir para Santiago de Compostela quando li sobre aquela tragédia do trem. Imediatamente, eu cancelei a minha viagem para lá. Tive medo daquilo ter sido algum atentado. Já tinha lido sobre movimentos separatistas na Espanha.

Ceci reporta-se, em sua fala, ao acidente provocado pelo descarrilamento de um trem vindo de Madrid, no dia 24 de julho de 2013, nas proximidades da cidade de Santiago de Compostela, região da Galícia na Espanha[88]. A morte de 80 pessoas, de fato, provocou uma grande comoção e, para a australiana, pelo menos por um momento, tal evento pode ser vinculado à prática de um possível atentado, fazendo com que ela mudasse seus planos. A compreensão, mesmo que genérica, do cenário político espanhol, então, reforçou seus temores e influenciou diretamente em seu julgamento sobre as causas do acidente, materializando a referida troca de itinerário[89]. Sua viagem no sentido de explorar a Andaluzia, que começaria pela Galícia e cruzaria Portugal no sentido norte-sul, foi invertida, sendo Santiago de Compostela somente visitada após a finalização das investigações sobre o ocorrido.

Os esforços organizativos aqui expostos – que tematizam variadas questões como clima, orçamento e documentos, por exemplo – são indícios da existência de uma espécie de "projeto de viagem", o que implica a desmobilização de apreciações que tomam a dissidência frente ao cotidiano proposta pelos longos deslocamentos como práticas baseadas apenas na intuição. Ao contrário, as narrativas trabalhadas neste tópico evocam preocupações que são estruturantes de um plano de viagem, se há uma variância no que diz respeito à rotina, esta é uma "variância organizada" (PAIS, 1993), uma "irregularidade" que afronta as formas prescritivas do dia a dia, mas que não deixa de conter regularidades, que são os esforços de planejamento citados nos períodos que antecedem as viagens.

---

[88] Detalhando um pouco mais o acidente, é preciso dizer que ele ocorreu com um trem de alta velocidade à serviço da empresa ferroviária espanhola RENFE, durante o trajeto Madrid-Ferrol. As carruagens descarrilaram, especificamente, na localidade de Angrois, distante 03 quilômetros da estação Santiago de Compostela. Neste acidente, 222 pessoas estavam a bordo, das quais 80 faleceram e 147 ficaram feridas. Algumas investigações apontam para problemas técnicos, tendo o serviço de frenagem urgente sido acionado em outras partes do percurso. Para mais informações ver: http://elpais.com/tag/accidente_ferrocarril_santiago_de_compostela_2013/a/

[89] Quando estive na costa sudoeste do Marrocos, durante algumas semanas do mês de janeiro do corrente ano, presenciei uma situação parecida com a exposta por Ceci: alguns jovens portugueses e espanhóis, praticantes de *Kite Surf*, pretendiam "descer" tal litoral rumo à fronteira com a Mauritânia. A ideia, diziam eles, era a de explorar uma série de praias ainda pouco conhecidas, buscando aproveitar todo o potencial eólico oferecido para o esporte na região. Entretanto, a exigência de um visto apresentou-se como o primeiro obstáculo que precisaria ser transposto pelos jovens, algo que foi intensificado, ainda, na medida em que eles expunham seus planos entre outros viajantes e funcionários do albergue em que estávamos hospedados e ouviam como resposta narrativas de sequestros de europeus nas localidades próximas a fronteira em questão. Estas narrativas, portanto, que realçavam o caráter arriscado da empreitada foram as principais responsáveis por fazê-los repensar seus planos.

Refletindo sobre as variadas expressões das "culturas juvenis", Pais (1993) aponta a emergência de novas formas de sensibilidades entre os jovens, calcadas em noções como as de experimentalismo ou aventura[90]. Esta reflexão pode ser utilizada no sentido de compreender os valores enredados nas práticas de viagem em questão, contudo a afirmação da presença da aventura ou do experimentalismo não pode excluir a existência de certa noção de "projeto". O que quero deixar claro, fato comprovado pelos discursos aqui representados, é que mesmo despontando como uma expressão de relaxamento das regras cotidianas ou possibilidade de interpelação das tensões advindas das formas prescritivas do mundo ordinário, a viagem não deixa de carregar um conteúdo racional, de organização prévia no que se refere à sua feitura, ela é produto de uma ruptura também pensada, que reserva suas próprias necessidades de ordem.

Portanto, pensada como um "projeto", a viagem de longa duração – obviamente, aqui não há qualquer intenção de fazer uso literal dos sentidos atribuídos ao termo por Schutz (2012) ou Velho (1994), o que há é muito mais um exercício quase que de "livre inspiração"[91] – não se associa diretamente à ideia de futuro. O "projeto de viagem" se dá em uma relação estreita com a experiência do presente; se há uma noção de futuro, ela existe sob a forma de um "futuro instantâneo"[92] (PAIS, 2006), mas que não deixa de ser tributário da mobilização

[90] Pais (2006) faz uso de uma expressão de C. Baudelaire, "culto de uma sensação multiplicada", para representar esse caráter de "abertura" localizado nas *performances* das "culturas juvenis". A expressão, assim, torna-se uma imagem de extrema potência para se pensar acerca das relações estabelecidas entre as "formas prescritivas" da vida cotidiana e as "ilhas de dissidência" formadas pelas atuações juvenis. Em um mundo cujos pontos de ancoragem são passíveis de desmoronamento constante, as expressões juvenis são estratégias de busca de sentido, de dotação de significado à vida, o que culmina na desestabilização de noções caras em outrora, como as de futuro ou trabalho profissional.

[91] Velho (1994) elabora sua noção de "projeto" calcada na emergência, na modernidade, dos processos de individualização. O projeto, assim, seria uma ação apenas disponível quando o indivíduo deixa de ser determinado por um clã ou linhagem, afirmando-se enquanto possuidor de uma biografia própria. Tal noção, isso não pode deixar de ser destacado, articula-se com outras duas: memória e identidade. A memória permite uma visão retrospectiva de uma biografia ou trajetória, o projeto, por seu turno, vira-se ao futuro, buscando antecipar os percursos da biografia. A identidade, desse modo, é produto da articulação entre memória e projeto ou, como propõe o próprio Velho: a memória e o projeto são "amarras fundamentais" da identidade social dos indivíduos. A noção de "projeto" em Velho não pode ser considerada abstratamente racional, ela define-se e redefine-se pelo campo de possibilidades no qual os sujeitos estão inseridos, ela é um instrumento de negociação com a realidade. Por fim, é importante destacar que o antropólogo brasileiro, no que diz respeito à noção em questão, deriva suas reflexões do trabalho de A. Schutz (2012) que admite o "projeto" como conduta organizada para atingir finalidades específicas, sinalizando – ainda – para o caráter intersubjetivo do termo: um projeto sempre está em relação a outros tantos projetos presentes no mundo social.

[92] Para Pais (1993), os jovens vivem de maneira diferenciada os processos de transição da vida adulta, o que depende – incontornavelmente - de suas condições sociais. Para alguns, assim, existe a mobilização de uma estratégia de mobilidade social que privilegia o futuro, a que Pais chama de "projeto de trajeto". No entanto, para outros jovens o que se apresenta é um desejo de reivindicação de um futuro instantâneo, para o desfrute cotidiano, embora tais posturas possam ensejar a aparição de riscos de estigmatização ou relegação social. É deste último argumento que derivo minha ideia de "projeto de viagens". Há, por meio da viagem, a elaboração de um dispositivo de fruição do presente, mas que não deixa de exigir certa ordem ou organização para ser elaborado. Para se fruir o presente, através das viagens, é preciso pensar, mesmo que minimamente, em uma perspectiva futura – organizando-se em termos orçamentários ou documentais. O que é importante frisar, desse

da "ação social" (SCHUTZ, 2012; VELHO, 1994), onde uma conduta é organizada para atingir fins específicos. Assim, os turnos dobrados de Marc, as economias cotidianas de Ceci e o "bazar" elaborado por Benny, são exemplos de uma conduta estruturada por uma finalidade, que é a viagem. Mais uma vez apropriando-me do termo "projeto", suas biografias ou situações sociais específicas possibilitam a emergência de táticas singularizadas de obtenção de recursos, a maneira de dotar de contorno os seus projetos, então, também depende das situações socioculturais nas quais os viajantes estão inseridos.

4.2 A escolha dos destinos

Novidade e familiaridade são, para E. Cohen (1973, 1979), apontados como elementos essenciais da experiência turística. O caráter variável das práticas de viagem, portanto, reside na maior ênfase, por parte dos sujeitos viajantes, em um dos dois termos expostos. Para alguns turistas, mesmo ao se visitar outra localidade, região ou país, é preciso acionar "lembretes de familiaridade". Tais lembretes – incorporados, por exemplo, nos atos de se hospedar em um hotel pertencente à uma grande cadeia, comer em um restaurante de "comida internacional" ou deslocar-se pelo destino a partir do uso de transportes particulares, arranjados por empresas turísticas ou guias contratados – funcionam no sentido de evitar as impressões ameaçadoras ou não prazerosas que um encontro com a alteridade pode vir a causar.

Desse modo, neste tipo experiência turística a fruição do exterior – leia-se, da localidade visitada – faz-se mobilizando uma microambiência pautada pela noção de familiaridade (proporcionada pelos pacotes turísticos com suas atividades previamente fixadas, coordenadas pela ação de um guia ou "animador de excursões"): ou seja, é a vivência dentro de uma "bolha ambiental" (BOORSTIN, 1961; COHEN, 1972) que negocia com a estranheza local, ao transpor para o trânsito elementos da cultura nativa do viajante, o que é demandado[93]. No entanto, o polo da novidade pode ser enfatizado em outras modalidades de

---

modo, é a existência de uma racionalidade, de uma experiência nômica, mesmo em relação a algo que colocaria em suspensão os sistemas de regras cotidianas. Para tal suspensão acontecer, por fim, um cotidiano de organização e racionalidade deve estabelecer-se nos períodos pré-viagens, o que contraria certo imaginário presente também entre vários viajantes de que seus percursos se fazem apenas de maneira intuitiva, espontânea e independente.

[93] O termo "bolha ambiental" ou "bolha de proteção" também é recorrente nas reflexões sobre turismo, também sendo trabalho por Urry (1999). Para o sociólogo inglês, a "bolha" tem um sentido bastante próximo daqueles definidos por Cohen (1972) e Boorstin (1961), sendo considerada uma exigência de visitantes que participam de pacotes turísticos, onde se espera apenas "padrões ocidentais de acomodação e alimentação", além de um atendimento pessoal bilíngue. Ainda segundo o autor, os participantes da "bolha" dificilmente a deixam, correndo o risco de serem infantilizados pelos profissionais com os quais tratam.

experiência turística, reclamando para os deslocamentos uma compleição menos mediada e mais independente, esse é o caso das práticas de viagem aqui analisadas.

Para Marc, Benny e Ceci, os roteiros não são "dados" ou "oferecidos" por uma agência turística que se encarregará de coordenar todas as dimensões que envolvem uma viagem. Ao contrário, a indicação do percurso a ser seguido é produto de um processo de construção bastante caro aos sujeitos. Poder escolher o sentido e os destinos de uma jornada é, portanto, elemento de distinção no que se refere à um modelo turístico que Cohen chamou de "convencional" ou de "massa". Há, desse modo, nas experiências dos interlocutores aqui apresentados uma posição de centralidade reservada à uma atuação *reflexiva*, ao *poder de agência* dos indivíduos. Mesmo as escolhas de destinos sendo, incontornavelmente, encompassadas por um "campo de possibilidades" (VELHO, 1994) norteado em grande medida por fatores como orçamento ou aquisição da documentação exigida, há um processo de fabricação, de escolha ou de autoria da rota pela qual se vai viajar que é definidor da prática.

Se no discurso de Benny, representado em tópico anterior, um dos elementos que o faz valorizar as viagens é a possibilidade de ser em trânsito "quem se quer ser", talvez o mesmo possa ser dito em relação à disposição de tomar os roteiros ou rotas não como dados e sim como produtos de criação singular, não obstante as diversas restrições já destacadas. Assim, é que parece não ser absurdo dizer que um elemento de valorização das viagens de longa duração, que procuram se fazer de forma independente da ação dos pacotes turísticos, é a possibilidade de "ir para onde quiser". Sobre a questão, Marc discorre:

> Eu já conversei com gente que diz que conhece a Europa. Que já foi para vários países. Depois, quando pergunto como foi, eles dizem pouca coisa, porque ficaram apenas um ou dois dias em cada cidade ou país. Eu não me sentiria satisfeito com uma viagem em que tem hora para tudo, onde eu não posso ir ou deixar de ir para onde quiser.

Ceci também é possuidora de uma opinião semelhante:

> A Austrália é cheia de empresas turísticas, mas eu fico imaginando o quão entediante deve ser ter todo o seu dia planejado. Quando estive na Ásia, não contratei guias, nem disse para mim: vou ficar tantos dias nesse lugar e outros tantos naquele. Aqui na Europa, menos ainda.

Debruçando-se sobre os relatos de Marc e Ceci, é possível perceber que à viagem em si, à saída da rotina, deve ser acrescentada a sensação de protagonismo em relação à feitura do trânsito. A criação do roteiro é um exercício de autonomia que se funde ao desejo de evadir-se dos sistemas prescritivos das comunidades de origem dos viajantes. Trabalhar

com a idéia de um roteiro proposto por um terceiro, a empresa turística, talvez seja reafirmar a posição de Krippendorf (1987) de que quando se viaja leva-se também algo de seu cotidiano na mala, me parece ser justamente isso que meus interlocutores tentam evitar. Logo, se há uma agência que é tomada como parte central das práticas de viagem em apreciação, ela de modo algum é a agência turística, e sim a capacidade criacional dos sujeitos ante seus próprios percursos. Disso, derivando o termo "poética do deslocamento", utilizado em outros momentos dessa tese muito mais para sinalizar o caráter de fabricação deste tipo de viagem que qualquer consideração romântica acerca de tais práticas.

Diante da formação de um roteiro, efetivamente, as motivações particulares de cada sujeito são mobilizadas. A escolha do destino, então, se relaciona estreitamente com o escopo da viagem. Dentro de uma perspectiva que valoriza os circuitos artísticos legitimados, por exemplo, destinações como Florença, Roma e Paris, certamente, serão objeto de visitação. Desde os tempos do *Grand Tour* (TOWNER, 1985) é sabido que Itália e França figuram como destinos fundamentais nas viagens executadas a partir de tais motivações. Entre sujeitos que priorizam experiências musicais, como um outro exemplo, surgem roteiros que se estruturam a partir dos grandes festivais europeus ou mesmo encontrando lugar em outros continentes, como parece ser o caso dos amantes da música *trance* estudados por D´Andrea (2007)[94] Marc, Benny e Ceci, não se apresentam como exceções, suas rotas são forjadas em um constante diálogo com suas disposições motivacionais.

4.2.1 Marc e sua "rota radical"

Motivado não unicamente pela "quebra" da rotina, mas também pela possibilidade de praticar esportes como *surf* e *snowboard*, é que o carioca Marc montou os roteiros de duas de suas viagens de longa duração sobre as quais mais conversamos. Na primeira, o litoral, obviamente, foi referência para visitação. Contudo, Marc esforçou-se por empreender uma jornada que proporcionasse a experiência de *surfar* não uma onda qualquer, mas lugares "consagrados" para a prática do esporte. Sua jornada, como se vê na figura a seguir[95], começa

[94] A partir de trabalho de campo efetuado na Espanha e na Índia, D´Andrea (2007) busca compreender a instituição de uma rede globalizada de experiências contraculturais que tomam forma a partir da adoção de um estilo de vida baseado em noções como as de espiritualidade, cosmopolitismo e individualismo. O trânsito de sujeitos "expatriados", termo do próprio autor, entre os dois países, motivado pelo cenário da música eletrônica, é tomado como empiria privilegiada para se pensar aquilo que ele denomina de "neo-nomadismo" ou "nomadismo global".

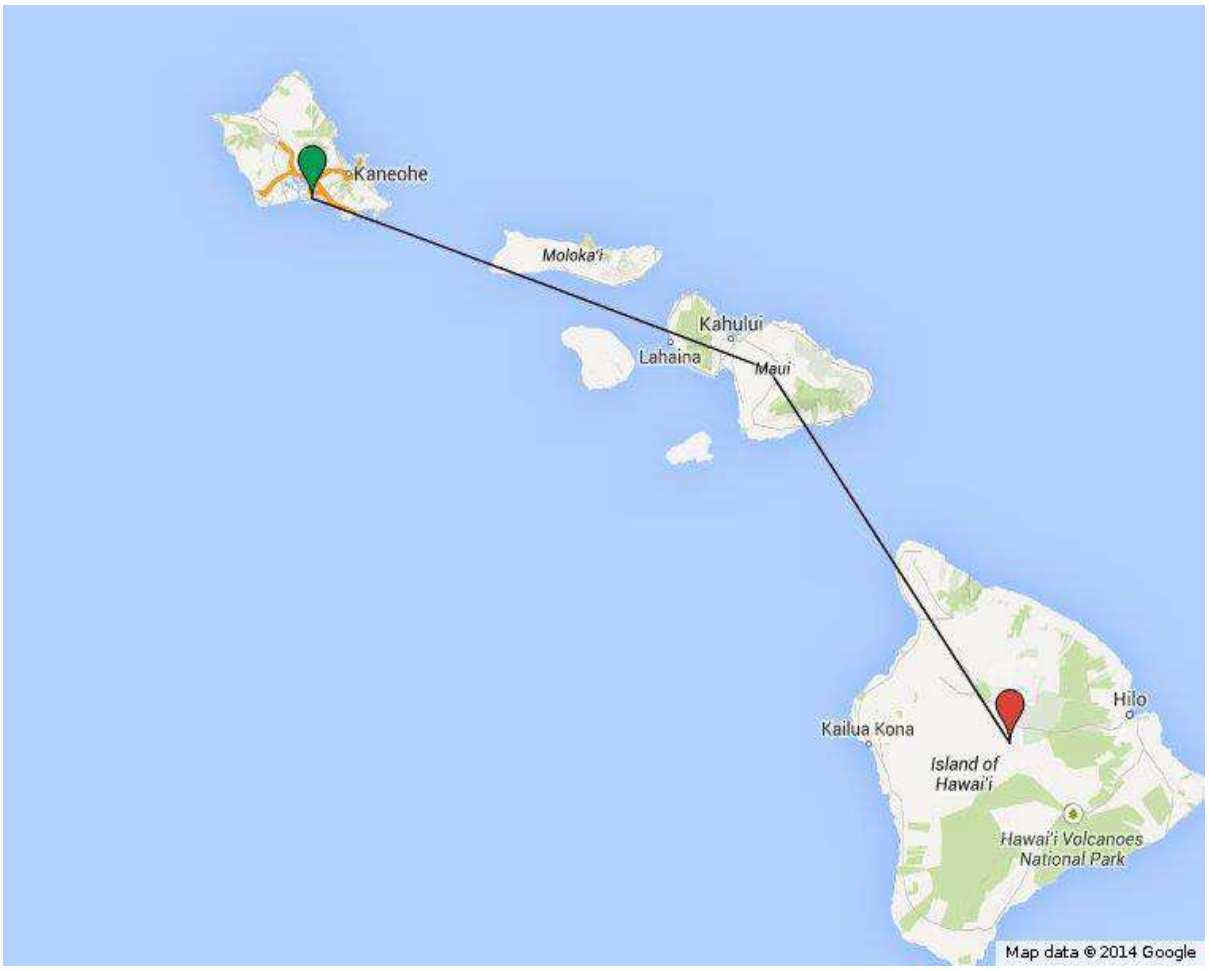
[95] Nos mapas que representam os trajetos percorridos pelos interlocutores apresentados nesta tese, o balão verde indica a localidade em que a viagem se inicia e o vermelho, por seu turno, sinaliza o lugar de término do deslocamento.

pelo lugar considerado a "meca do *surf*", segundo suas próprias palavras, o Havaí. A experiência no arquipélago, um dos 50 estados que compõem os Estados Unidos, foi tão significativa que o *bartender* e professor de inglês tatuou um mapa representando as ilhas que o formam em seu ombro. Dos oito meses em que passou em trânsito, quase quatro foram vividos no lugar.

O desembarque de Marc no estado Havaí se deu após um curto período entre outros estados norte-americanos, onde o carioca procurou revisitar amigos que fez durante seu período de intercâmbio. Após tais reencontros, o surfista tomou um voo da Califórnia para Honolulu, capital do estado a ser visitado, e a partir daí começou seu périplo pelas demais ilhas em busca dos "picos"[96] que anteriormente só "conhecia" por meio de filmes e fotografias de surfistas famosos.

[96] Por "pico" os surfistas entendem o lugar onde ondulações que favorecem a prática do *surf* podem ser localizadas. Uma localidade, bem como uma mesma praia, podem ser possuidoras de vários "picos", que diferenciam-se entre si pela direnção das ondas e pelo fundo do mar (pedra, recife ou areia), por exemplo. "Picos", por vezes, são motivos de disputa, expressando uma reivindicação por exclusividade territorial que opõe "surfistas locais" e "sufistas de fora". Alguns "Picos" são considerados secretos e tendem a permanecer assim pelo esforço dos poucos que os conhecem e a eles tem acesso, no jargão dos surfistas esses lugares escondidos são os *secret spots*.

Figura 1 – Roteiro de Marc pelo Havaí



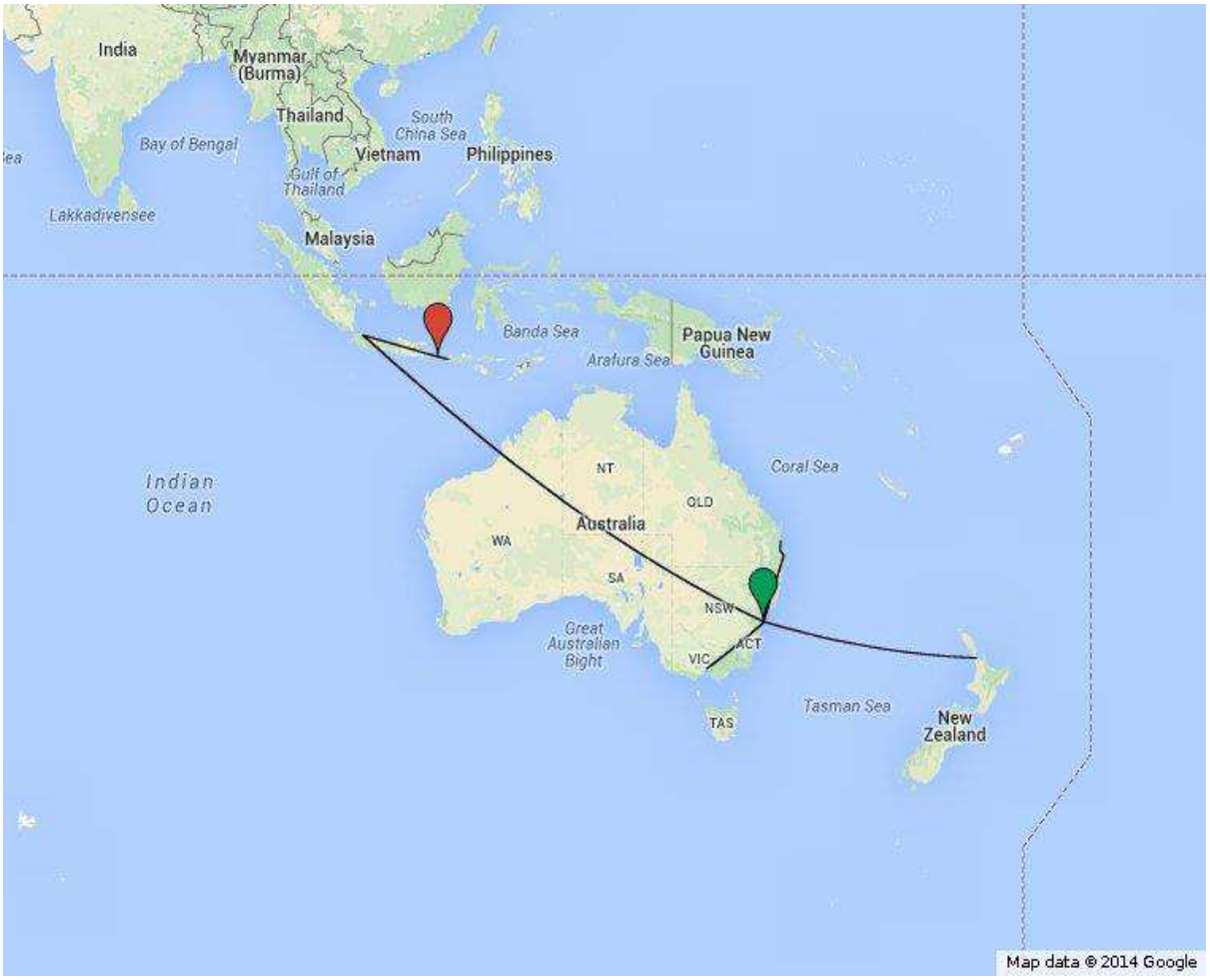
Fonte: Produção do autor no *Google Maps.*

Terminados os quase quatro meses em que Marc permaneceu envolvido pela atmosfera havaiana, o carioca resolveu dar continuidade a sua jornada, uma vez mais procurando estabelecer como destinos prioritários praias com constantes ondulações. Desse modo, a Austrália apresentou-se como destinação seguinte. O primeiro ponto de desembarque naquele país foi a cidade de Sidney, mas depois de alguns dias ela foi "preterida" em prol de outra famosa região para a prática do *surf*: a G*old Coast*[97]. Passadas várias semanas em *Queensland*, Marc resolveu visitar a cidade de Melbourne e depois retornou a Sidney para tomar um voo rumo à *Auckland*, capital da Nova Zelândia. Importante dizer que este país – por sua geografia diversa, composta de praias, montanhas e inúmeros rios e lagos – é considerado um paraíso para os amantes de esportes radicais, sendo o turismo advindo de tal

[97] Assim como o Havaí, a Austrália é inquestionavelmente considerada um lugar privilegiado para a prática do *surf* e outros esportes aquáticos. Dentre seus variados destinos para prática desses esportes, a *Gold Coast* – localizada na região de *Queensland* – se destaca, sendo objeto de constantes publicações esportivas. Muito sugestivamente, a cidade comporta um subúrbio, que também é praia, chamado de *Surfers Paradise*, que se tornou destinação turística mundialmente conhecida.

reconhecimento uma das principais atividades econômicas da Nova Zelândia[98]. A seguir, mais um mapa representando a rota criada por Marc:

Figura 2 – Roteiro de Marc pela Austrália, Nova Zelândia e Indonésia



Fonte: Produção do autor no *Google Maps*.

Depois da experiência nos dois países da Oceania, Marc decidiu aproveitar a proximidade e explorar, especificamente, dois destinos localizados na Indonésia, país compreendido entre o citado continente e o sudeste asiático. As localidades escolhidas para visitação, como não poderia deixar de ser, novamente tinham relação com o *surf*, eram as províncias de Jacarta e Bali. A primeira, capital e maior cidade da Indonésia, na realidade,

[98] A ideia de promover um "turismo mais ativo" é o carro-chefe das inúmeras agências turísticas presentes em solo neozenlandês. Segundo Reis (2010), com mais de 30% de sua terra protegida em áreas de conservação e reservas florestais e detentora de uma topografia bastante diversa, de clima imprevisível, a Nova Zelândia, nos últimos trinta anos, vem tornando-se importante destino turístico do Pacífico. Interessante perceber é que "belezas naturais" do país e sua "vocação para a aventura" são constantemente trabalhadas pelo *trade* turístico local, reforçado por políticas governamentais para desenvolvimento do turismo. Escaladas em rocha, caça e pesca, vela e *mountain biking* são apenas algumas das atividades apresentadas por uma pluralidade de brochuras e anúncios criados por operadoras turísticas.

conforma-se quase que como uma parada obrigatória, haja vista que a maioria dos voos para o restante do país saem de lá. Bali, por seu turno, era o destino final para o carioca, uma ilha repleta de praias, segundo ele, com "ondulações perfeitas". Bali também marca, para Marc, o término de sua primeira viagem de longa duração. Após o período em tal ilha, os deslocamentos são apenas os de retorno ao Brasil (Bali-Jacarta, Jacarta-Sidney e Sidney-Rio de Janeiro).

Embora os termos "novidade" ou "estranheza", para alguns, não possam ser empregados à viagem de Marc de forma a não gerar ruídos – afinal, com a maturação dos meios de transporte e tecnologia (O´REILLY, 2006) estas noções parecem ser difíceis de se sustentar –, a experiência do carioca levanta uma questão importante para se pensar a natureza do tipo de viagem em questão. Antes de apresentá-la, no entanto, não custa ressaltar mais uma vez a *disposição criacional*, o *esforço inventivo*, em relação ao roteiro, mobilizado pelo jovem surfista. Isso, por si só, já é considerado entre vários sujeitos viajantes como uma forma distintiva presente em suas práticas de viagem, afastando-os do turista convencional ou institucionalizado ou ainda do turismo de massa (COHEN, 1972, 1973).

Feita tal menção, retorno a questão - por mim considerada de extrema importância - que a jornada de Marc suscita: a da relação entre o corpo e viagem. Conforme apontam MacCannell (1976) e Urry (1990), o turista até recentemente foi representado como um "contemplador", um sujeito que consumia os lugares visitados apenas pela "observação", pelo "olhar". A disposição fotográfica e a passividade diante dos monumentos podem ser consideradas, para J. Urry, exemplos dessa postura *sightseer*. No entanto, esse paradigma visual, nas últimas décadas, vem dando lugar a um conjunto de reflexões acerca das viagens e demais atividades turísticas que levam em consideração também a "corporeidade das práticas" (VEIJOLA; JOKINNEN, 1994). A jornada de Marc mobiliza sensações físicas, abre-se à busca do "extraordinário" em termos de sensibilidades corporais, faz-se calcada num *ideal de atividade* frente ao lugar e não de *passividade*, o que impõe a citada relação – corpo e viagem – como necessário objeto de reflexão[99].

[99] Para Reis (2010, p. 297), os estudiosos do turismo têm esquecido que "toda e qualquer experiência é vivida, sentida e apreendida por meio de nosso corpo". Sendo a corporeidade uma parte fundamental da experiência humana, o turismo – de maneira alguma – poderia esquivar-se de refletir sobre questões concernentes ao corpo. Tal esquecimento, ainda conforme a autora, pode ser relacionado à manutenção de grandes dicotomias (sociedade/natureza ou sujeito/objeto) estruturantes do pensamento científico moderno. Assim, a apartação entre corpo e mente teria sido responsável pela posição de invisibilidade, até recentemente, ocupada pelo primeiro termo. É importante destacar que a consideração da corporeidade no turismo acompanha o movimento reflexivo – iniciado ao final da década de 1960, com as críticas advindas do feminismo, da "revolução social", do esporte e do *body-art* – que interpela a condição corporal dos sujeitos, pensando a corporeidade humana como um fenômeno social e cultural (LE BRETON, 2009b). Especificamente na seara dos estudos do turismo, é válido frisar que algumas reflexões sobre o corpo – como as promovidas por Hottola (2004) - também procuram

Em uma leitura apressada, a natureza poderia ser evocada como o único elemento de enlace entre o *corpo* e a *viagem.* Ou seja, o *lugar-natureza* seria privilegiado no sentido de estimular as dimensões físicas e sensoriais dos sujeitos a partir, por exemplo, da caminhando por um relevo acidentado ou dos desafios propostos por esportes como o *surf*, caso de Marc, mas também montanhismo, canoagem etc. Entretanto, não gostaria de reproduzir aqui mais uma dicotomia: as experiências físicas e sensoriais também são elaboradas no *lugar-cidade* ou no *lugar-urbano*, é o que se verá debruçando-se sobre as narrativas de Benny e Ceci, a seguir. O que está em pauta, portanto, é um deslocamento de paradigma que culmina em apreciações sobre as atividades turísticas que igualmente reconhecem o corpo como elemento de dotação de significado no que se refere às experiências de viagem.

4.2.2 Ceci e suas "rotas diferenciais"

Interagir com pessoas durante suas viagens, buscar refletir sobre suas posições acerca do outro e de si mesma, em linhas gerais, pode ser pontuado como as principais motivações de Ceci para o empreendimento de suas jornadas. Quando a conheci, a australiana já estava viajando pelo continente europeu por cerca de um ano, tendo iniciado seu deslocamento logo no início de 2013. Como nos encontramos em meio à esta viagem, ela tornou-se o tema principal de nossas conversas. Contudo, ao passo que íamos nos tornando mais íntimos, ela também me revelava detalhes de sua primeira grande viagem, já citada nesta tese, para a Ásia. Considerando a importância destas duas experiências na trajetória da jornalista é que ambas aqui serão representadas, permitindo a emergência de uma reflexão sobre os processos de criação de um roteiro a partir delas.

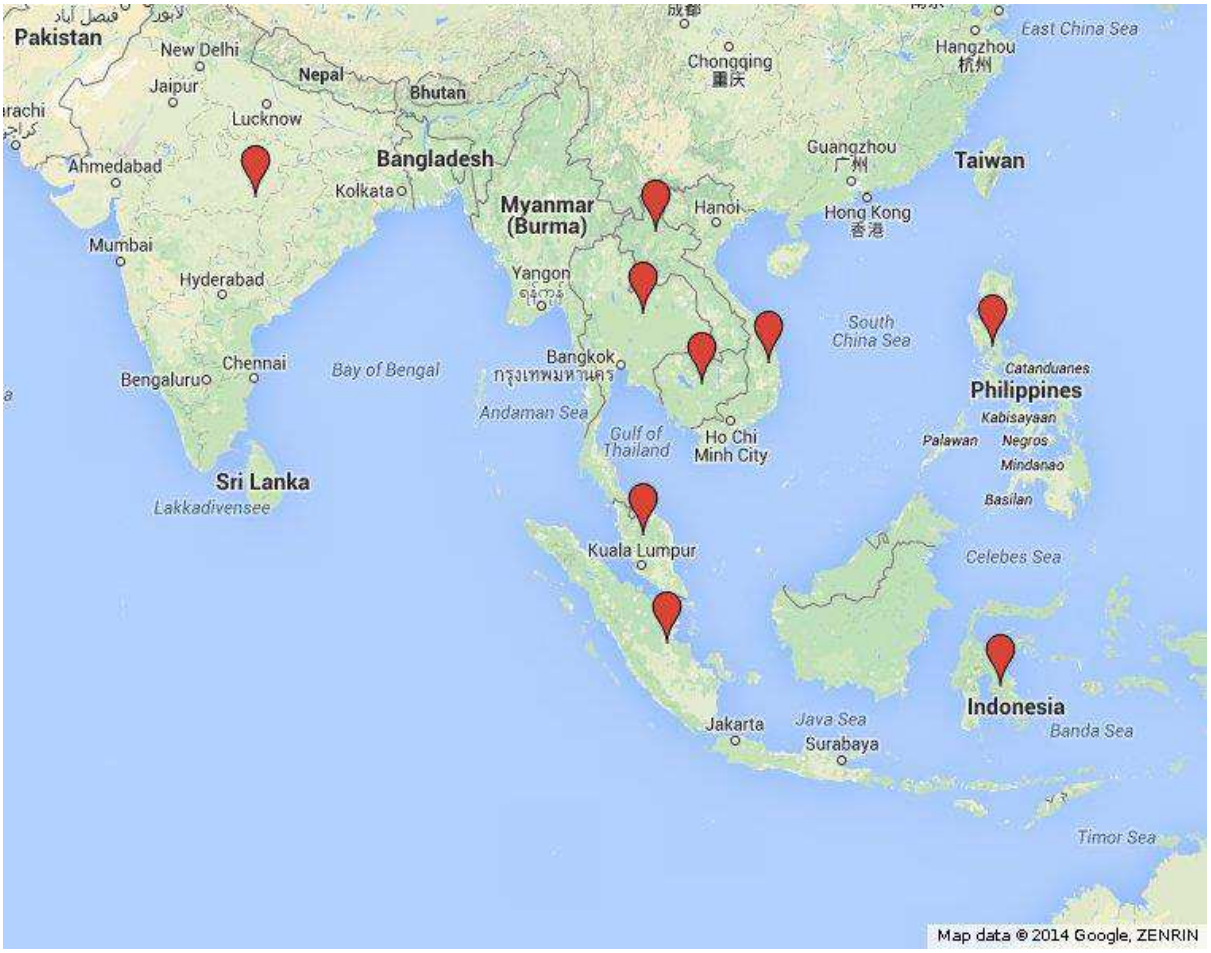
Começo pela Ásia. Tendo em mente a vasta amplitude do continente e a impossibilidade de visitá-lo em sua totalidade, a região escolhida por Ceci para viajar foi a sudeste. Tal escolha também diz respeito à proximidade da área com a Indonésia, país onde a jornalista já havia trabalhado, tendo conhecido colegas oriundos da citada região, o que reforçava ainda mais a sua curiosidade. Assim, a jornada envolveu áreas reconhecidamente concebidas como destinações turísticas: eram os casos da Índia e da Tailândia, por exemplo. Nestes países, Ceci ressaltou que procurava estruturar suas atividades de acordo com aquilo que era difundido enquanto qualidade própria dos lugares: a espiritualidade na Índia e o lazer

---

relacioná-lo com as temáticas do gênero e da sexualidade. Tais enlaces conduzem a uma análise, por exemplo, dos encontros entre visitantes e locais que não se define apenas por relações econômicas.

oportunizado, sobretudo, pelas belas praias na Tailândia. Certo interesse em visitar Cingapura, considerada um dos locais mais urbanizados da Ásia, também a levou a incluir a cidade-estado em suas paragens. A Malásia também foi destino de uma rápida e estratégica parada, na capital Kuala Lumpur, de onde voos saem para grande parte do território asiático.

Figura 3 – Países visitados por Ceci no Sudeste Asiático



Fonte: Produção do autor no *Google Maps*.

Todavia, Ceci relatou que as experiências nestes quatro países não foram tão agradáveis como ela esperava. Os lugares visitados na Índia e, principalmente, na Tailândia possuíam um caráter – segundo ela – "demasiadamente turístico". A jornalista apontou a frustração diante de localidades completamente lotadas de "ocidentais", bem como reclamou da impossibilidade, em tais espaços, de interagir com as pessoas, uma vez que elas pareciam mais preocupadas em explorar os atrativos do lugar através de práticas de comércio. Cingapura, por seu turno, foi apontada como uma experiência interessante em termos arquitetônicos, mas frustrante – como a maioria das grandes cidades – em termos relacionais,

limitadora, portanto, daquilo que Ceci alegava mais desejar: as interações com os moradores locais.

Após visitar esses quatro países, a jornalista decidiu voar para o Vietnã, sendo a partir deste ponto que se opera uma mudança em sua percepção, até então frustrante, acerca de sua viagem. O Vietnã, segundo ela, apresentava como um destino "menos acessado" e, por isso mesmo, mais passível de interação, de ser percorrido de forma mais vagarosa. Depois disso, Ceci ainda deslocou-se para o Laos e Camboja, onde nem as condições precárias de hospedagem – de acordo com sua fala – a impediram de aproveitar um valioso momento fora das destinações turísticas convencionais. Ainda estimulada pela "fuga" daquilo que era "tipicamente turístico", em termo de roteiro, a australiana resolveu visitar as Filipinas, tendo se encantado pelas praias desertas e, ao mesmo tempo, pela "simplicidade do povo", conforme suas próprias palavras.

O desejo de engajamento em relações locais, distanciadas das de seu cotidiano, portanto, foram os elementos que mobilizaram Ceci a rumar para o Sudeste Asiático. A evitação de lugares turísticos, a criação de um roteiro que se estrutura a partir de esquivas em relação aos destinos convencionais, põe em reflexão aquilo que Welk (2004) chamou de práticas de viagem *off the beaten track*[100]. A *beaten track* poderia ser compreendida como a "trilha batida" presente no discurso promocional de vários agentes de turismo, ela diz respeito ao conjunto de destinações amplamente visitadas que já perderam o caráter de novidade e isolamento almejado por grande parte daqueles que buscam empreender viagens independentes. Interessante perceber é que mesmo na Ásia, considerada a primeira "destinação alternativa" – justamente porque se contrapunha à cultura americana contestada pelo movimento *hippie*, como afirma Hall (1968) – Ceci encontra obstáculos no que se refere à materialização de suas vontades de se esquivar do "turismo convencional".

"Pisar fora da trilha batida" é mais um dos elementos distintivos, evocados por viajantes como Ceci, no que tange ao turismo de massa. Essa possibilidade de conhecer e interagir com aquilo que está fora de uma bolha de proteção, com o que está para além dos

[100] Como será trabalhado a seguir, de maneira mais detida, a noção de *off the beaten track* apresenta-se como uma ferramenta de evocação de distinção mobilizada por viajantes que não admitem ser denominados de "turistas". Para Welk (2004), o termo configura, então, uma disposição "anti-turística" que não pode deixar de ser relacionada com temas tais como "autenticidade" e "experiências reais". Válido frisar que, como se verá, distinções territoriais serão difíceis de ser sustentadas, uma vez que turistas e demais viajantes - que se denominam de independentes ou mochileiros -, tendem a trafegar pelo mesmo espaço. Desse modo, o *off the beaten track* funcionará sob um registro simbólico, resumido na forma como se *aprecia* uma destinação e prática, relacionada com o modo como se *consome* um destino. Ou seja, embora os lugares de visitação possam ser os mesmos, a "experiência fora da trilha batida" também pode se dar nesse contexto, diferindo-se daquela presente no "turismo convencional" por uma maneira singular – não padronizada, não roteirizada – de valorizar e interagir com o lugar visitado e seus habitantes.

circuitos prefigurados, reforça a tarefa criacional de um roteiro por parte do viajante. Se isso não é tomado para si, o sujeito que se desloca tende a trilhar apenas os "caminhos reconhecidos". Por "caminhos reconhecidos", destarte, entende-se aqueles considerados por Ceci, por exemplo, como os povoados por "ocidentais", objeto de evitação por parte da australiana em prol de relações mais diretas com a diferença cultural que se apresenta em seus processos de deslocamento. A feitura de uma rota, por fim, que prioriza o *off the beaten track* é a instrumentação da vontade de trafegar por outros universos de valores e costumes.

Contudo, depois da explicação de Ceci acerca de seu roteiro asiático, depois de suas manifestações de valorização das rotas que fogem ao prefigurado, duas questões ecoaram: seria a possibilidade de vivenciar uma experiência *off the beaten track* apenas residente em espaços não ocidentais? E se sim, como após uma viagem de três meses pelo sudeste da Ásia, Ceci motivou-se a empreender uma jornada pela Europa, com a duração prevista de dois anos? Não seria mais condizente com seu processo de valoração das viagens esforçar-se por fabricar uma rota que tomasse forma em outro continente? As respostas a essas perguntas não foram, de imediato, me fornecidas pela jornalista, elas reverberaram ainda por certo tempo e só depois de refletir sobre nossas conversas e acerca de suas narrativas pude perceber que o *off the beaten track* é uma posição construída que também pode tomar lugar no bojo de destinações conhecidas, sendo uma experiência – por conseguinte – que não se refere, como bem sinaliza Welk (2004), ao "para onde ir" em termos de destino, mas ao "como fazer" os destinos.

Tomado por essas dúvidas, ouvi o depoimento de Ceci sobre sua segunda viagem de longa duração e considerando a maneira, de fato, como ela relacionava-se com as destinações é que a viabilidade, como será adiante exposto, de fazer uma viagem fora dos parâmetros da "trilha batida" igualmente pôde ganhar contornos no seio da própria "trilha batida". Seu périplo pela Europa teve início em Londres, na Inglaterra. De lá, ela seguiu para Escócia e Irlanda. Depois, retornando a Londres, viajou para Madrid, onde também visitou as cidades de Barcelona, Valência e Málaga, além de Sevilha, onde nos conhecemos. A partir da capital da Andaluzia, a acompanhei, como dito, até Lisboa, passando alguns dias também com ela na região do Algarve. A jornalista ainda seguiu rumo ao norte de Portugal e, da cidade do Porto, partiu para a Itália, de onde, novamente, retornou a Londres. Da capital da Inglaterra, a jornalista dirigiu-se à Paris, continuando sua jornada por cidades situados nos territórios belga e holandês, até finalizá-la na Alemanha, em Munique, de onde disse-me ter retornado à Austrália para a participar do casamento, como madrinha, de uma "amiga-irmã".

Em Sevilha, pude observar de modo mais aprofundado o que Ceci buscava em seus destinos. A comida de rua, os restaurantes populares, as manifestações culturais em espaços públicos, o artesanato local, a conversa com funcionários – habitantes da cidade – dos espaços onde estávamos hospedados, era isso o que Ceci afirmava nortear sua experiência não unicamente em Sevilha, mas em todas as localidades que se dispunha a visitar. Agindo desse modo, mesmo estando em uma região reconhecidamente turística, onde tal atividade é considerada um fator de impulsão econômica, como a Andaluzia[101], a australiana acreditava estar evitando seguir a "trilha batida". Eram suas atividades no lugar em visitação, os percursos e associações que ela elaborava e tencionava estabelecer no cerne de cidades turísticas, o que conferia singularidade à sua jornada, o que fazia com que ela se configurasse mobilizando um teor distinto do presente nos roteiros edificados sobre a *beaten track.* Da cidade apreciada por meio de pacotes, poderiam ser derivadas outras tantas rotas, bastava – como sustentava Ceci – estar aberto para as "conexões".

Certa noite, apenas para citar um exemplo mais empírico, da maneira como a australiana se propunha a relacionar-se com a cidade, recebemos indicações de um lugar onde diziam haver – pelo menos essa era a fala de um dos funcionários do *hostel* em que nos hospedávamos – uma apresentação de flamenco imperdível. No entanto, ao chegar ao local indicado, Ceci prontamente se negou a entrar, dada a constituição do espaço onde se daria o espetáculo: um restaurante, de extrema elegância, onde o flamenco era precedido de um jantar, sendo cobrado por tudo um valor que se aproximava aos 40 euros. Espaço e preço, desse modo, nos fizeram recuar. Decidimos, então, parar em um pequeno bar para refazer nossos planos e, entre uma "caña" e outra, a jornalista iniciou uma conversa com o sujeito que nos atendia, que logo passou a envolver outros clientes. O resultado desta conversação foi outra indicação para se assistir uma apresentação de flamenco. Dessa vez, o lugar indicado – uma antiga carvoaria, situada na área central da cidade, entre pequenas vielas – não nos intimidou. Entramos para checar melhor e decidimos ficar.

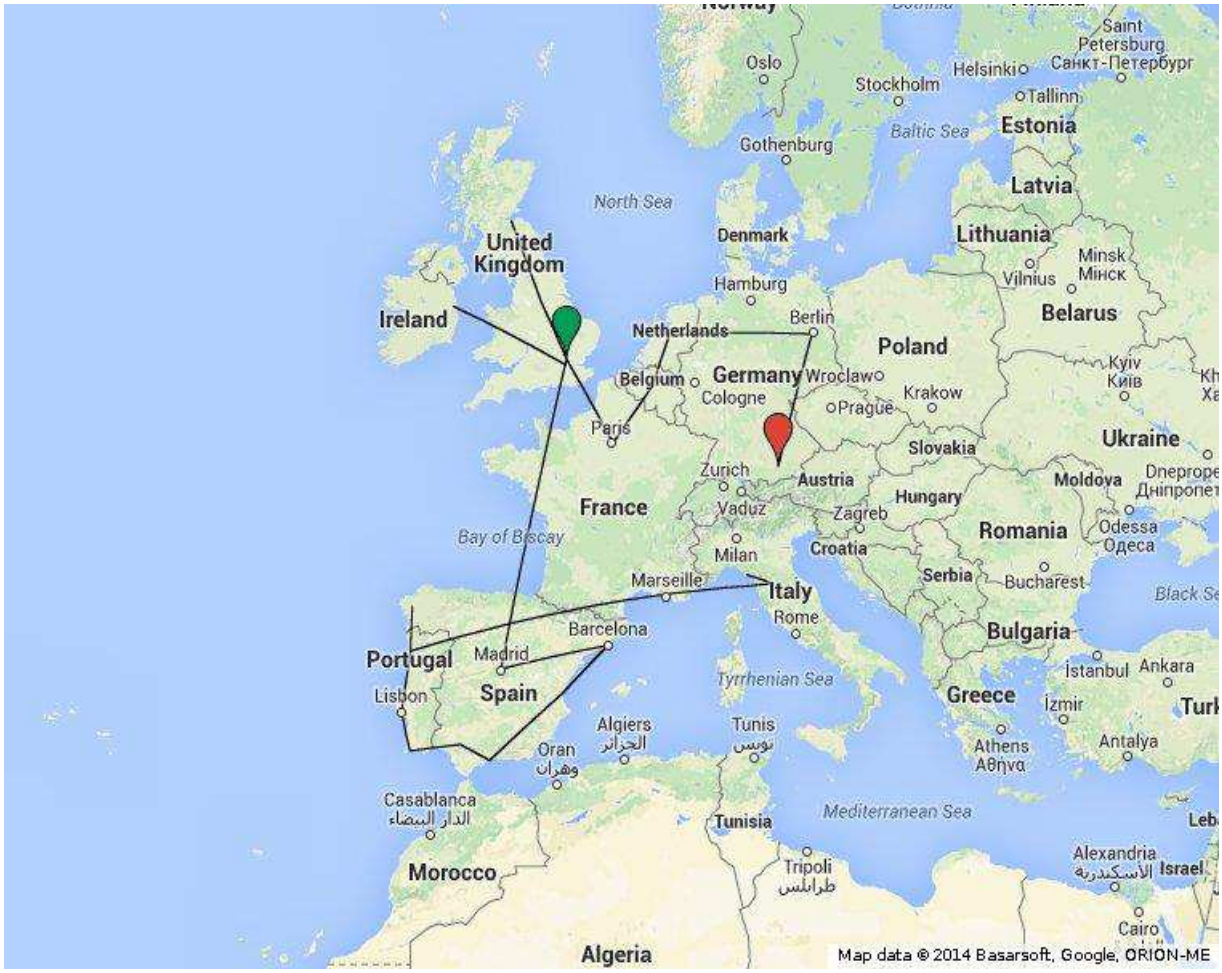
Imediatamente, a carvoaria pareceu satisfazer Ceci: as mesas eram coletivas, o palco era pequeno e bastante próximo da plateia e, embora se exigisse silêncio durante as

[101] A região da Andaluzia, localizada na parte meridional da Espanha, tem sido tradicionalmente considerada uma região bastante atrativa em termos turísticos. Primeiramente, seus valores culturais, histórico-monumentais, presentes em cidades como Sevilha, Granada e Córdoba receberam um maior destaque por parte dos viajantes. No entanto, a partir do final do século XIX, o turismo litorâneo – explorando combinações de sol e mar em cidades como Málaga e Cádiz – também passou a ocupar uma posição central no rol de atrativos encontrados na citada região. Importante destacar que o turismo na Andaluzia se configura como uma das principais atividades econômicas dessa região autônoma espanhola, sendo objeto constante de reflexões por parte de estudiosos, gestores locais e entidades do governo nacional. Para mais sobre a Andaluzia e suas estratégias para o desenvolvimento do turismo, ver Fernández-Latorre (2013).

apresentações, a ambiência de maneira alguma poderia ter entendida como um espaço de extrema formalidade. A fruição de um espaço indicado por "locais", em detrimento das casas elencadas em guias ou brochuras, já poderia ser tomada como um elemento presente na disposição de se sair dos percursos turísticos ordinários, algo que se intensificou na medida em que as interações proporcionadas pelas mesas coletivas foram bastante exploradas, resultando em trocas de informação que também indicavam outros pontos da cidade a serem incluídos nesse roteiro aberto, em constante mutação. A carvoaria ainda foi visitada por Ceci durante duas noites seguintes: a proximidade do palco com a plateia, permitiu a jornalista abordar uma das dançarinas. Sua ideia era a mesma que se materializava em outros de seus deslocamentos, procurar interagir com habitantes locais, buscando conversar sobre suas vidas e profissões, sobre as "conexões" que viriam a ser matéria, como destacado, de seu *blog*.

Retornando as concepções de Deleuze e Guattari (1997) sobre os espaços "lisos" e "estriados", talvez pudesse ser dito que a maneira como Ceci efetiva seu percurso dentro de lugares turísticos aproxima-se de um exercício de passagem de um "espaço estriado" para um "liso". Os roteiros turísticos propõem destinações, ordenam ou orientam os processos de visitação, estriam, portanto, o espaço. No entanto, ao tomar como objeto de visita as destinações sugeridas por agências ou publicações turísticas, mas esforçando-se por fazer um roteiro "menor", um percurso que não necessariamente materializa-se pelo sugerido turisticamente, a jornalista australiana tenta movimentar-se nas localidades visitadas sob uma perspectiva de "lisura", ela busca, por conseguinte, através de suas disposições inventivas e de associação "alisar" o "estriado".

Figura 4 – Roteiro de Ceci pela Europa



Fonte: Produção do autor no *Google Maps*.

4.2.3 Benny e sua "rota relacional"

A procura por interação com outros sujeitos, longe de seu cotidiano – podendo ser também viajantes ou habitantes locais –, como visto, é uma das principais motivações de Benny para empreender suas jornadas. De maneira significativa, o apreço pelas possíveis associações em seus deslocamentos, o valor da "imanência da estrada", aproximam sua disposição de fabricar um roteiro à de Ceci. Ambos, assim, não se importam em "desembarcar" em "portos" conhecidos, mas objetivam viver tais espaços de modo a distanciar-se de comportamentos ou visões prescritas por roteirizações de agências. Como relatei, conheci Benny em um percurso que tinha como destino Ilha Grande, no Rio de Janeiro, apenas uma das paradas que o economista pretendia fazer ao longo de alguns países que compunham a América do Sul. Sua viagem era dividida, segundo ele, visitações a lugares

urbanos e de natureza, mas seu objetivo geral – conhecer pessoas – era o mesmo nas duas ambiências.

Especificamente acerca da viagem sobre a qual mais conversamos, que duraria 06 meses de acordo com seus planos iniciais, ela começou na cidade do Rio de Janeiro, onde o inglês passou cerca de um mês. Depois, motivado pelo relato de outros viajantes, decidiu-se por visitar o litoral carioca, buscando, a partir daí, cruzar a divisa com a intenção de também conhecer a costa paulista. Foi nesse momento inicial de sua viagem, como pontuado, que nos conhecemos. Do litoral paulista, sempre no sentido de dar forma uma movimentação que cotejasse grandes e pequenas cidades, dirigiu-se à Florianópolis. Após algumas semanas na capital de Santa Catarina, efetuou um deslocamento rumo à cidade de Porto Alegre, onde passou um par de dias e tomou um ônibus para Montevidéu, no Uruguai. No referido país, ainda visitou as localidades de *Punta del Leste* e de *Punta del Diablo*, conhecidos destinos turísticos, porém frequentados por perfis diferentes de viajantes. Nas palavras de Benny, *Punta del Diablo* foi uma "experiência única", devido à calmaria e as conversas constantes com os habitantes locais.

Terminado o tempo no Uruguai, o economista cruzou o Rio da Plata e desembarcou em Buenos Aires. Após duas semanas na capital argentina, as cidades de Rosário, Córdoba e Mendoza foram visitadas. Em Mendoza, especialmente, as vinícolas foram bastante mencionadas no discurso de Benny, um argumento que ressaltava a beleza do lugar e os passeios ciclísticos diários realizados por ele na companhia de outros viajantes. Depois disso, Benny rumou para Santiago, de onde também visitou as cidades de Valparaíso e *Viña del Mar*. Passados alguns dias nesta última cidade litorânea, o destino apresentou-se como sendo o sul do Chile: *Puerto Varas* e *Puerto Montt*, na Região dos Lagos, foram percorridas. Continuando sua trajetória, o destino seguinte do economista, após uma breve parada em Santiago, foi o norte do país, de onde cruzou a fronteira com o Peru para visitar Arequipa e Lima. De lima, Benny encaminhou-se para aquilo que – conforme suas palavras – foi uma das experiências inesquecíveis de sua viagem: a visitação de Cusco e, em especial, *Machu Picchu*. Esta última localidade descrita pelo inglês a partir do emprego de adjetivos como "mágico", "único" e "original".

Figura 5 – Roteiro de Benny pela América do Sul

Fonte: Produção do autor no *Google Maps*.

Para além de reflexões acerca da posição de centralidade que os encontros ou associações com outros sujeitos ocupam nos empreendimentos de viagens, algo que já foi discutido nas considerações sobre as experiências de Ceci, a análise da composição do roteiro de Benny pode levantar questões acerca de um tema clássico na literatura dos estudos do turismo. Desde Boorstin (1992) e MacCannell (1999), por exemplo, a "autenticidade" é pontuada como um dos propulsores da atividade turística[102]. E, em certo sentido, não estaria

[102] Ao analisar a moderna sociedade estadunidense, Boorstin (1992) aponta como seus elementos de estruturação a superficialidade, a massificação e a mercantilização das experiências pessoais. Segundo o pensador, o progresso tecnológico e crescente domínio da natureza pelo homem foram responsáveis pela criação de expectativas que não podem ser cumpridas, um deslocamento, então, entre realidade e desejo operou-se. No sentido de tentar satisfazer tais expectativas inatingíveis, contudo, "pseudoeventos" são criados e mercantilizados, podendo ser entendidos como experiências fabricadas/encenadas para um consumo que não dirige-se mais ao que é do registro do "autêntico". A "bolha ambiental" – onde o viajante é substituído pelo turista que busca, mesmo na distância de sua comunidade de origem, o comodismo, a segurança e a familiaridade – seria, portanto, uma expressão da superficialidade destacada, sendo o turismo moderno conformado a partir dos citados "pseudoeventos". *Exótico* e *diferente* são apontados por Boorstin (1992) como imagens perdidas no tempo, solapadas pela atuação de turistas, empresas e governos que fazem o comércio de atrações por ele consideradas homogêneas e, por isso mesmo, inautênticas. De forma próxima a caracterização

Benny a procura disto quando opõe a viagem a seu cotidiano de relações mecanizadas ou quando fabrica suas rotas de modo a visitar não somente grandes cidades, mas igualmente cidades ou localidades de pequenas dimensões ou interioranas? O pensador francês Amirou (2007) possui uma posição interessante acerca da noção de "centro" presente em alguns empreendimentos de viagem: segundo ele, o interior ou centro de um país reserva para si, na opinião de alguns viajantes, um sentido de originalidade, primitivismo ou intimidade. Assim, atingir ou buscar atingir o centro ou interior de um país ou região seria o equivalente a conhecê-lo de forma profunda, a "fuga" dos roteiros que priorizam apenas as grandes cidades seria mobilizadora de um imaginário acerca do centro que contrapõe a autenticidade nele presente à artificialidade das periferias[103].

A maneira como Benny reporta-se às experiências localizadas em *Machu Picchu* talvez possam ser consideradas indícios do que aqui se discute. A localidade peruana é descrita como "original", como "mágica" e como "única", ganhando proeminência em relação a outros destinos. Ainda sobre *Machu Picchu*, o inglês afirma ser impossível ir ao Peru sem conhecer tal lugar, reforçando uma vez mais a impressão de incontornabilidade do centro, do "interior mítico", conforme Amirou (2007), para o real acesso ou conhecimento do país. O mesmo pode ser dito em relação às sensações de Benny no que diz respeito à localidade de

---

da sociedade norte-americana feita por Boorstin, MacCannell (1999) realça a superficialidade e a fragmentação da experiência como componentes constituintes das sociedades modernas, sendo o cotidiano dos homens definido por modo de vida alienante, inautêntico. Mas, ao contrário de Boorstin, MacCannell não considera os turistas como reprodudores e consumidores, em suas viagens, da alienação pelo primeiro criticada. Para ele, os turistas em seus périplos buscam reintegrar a dimensão de autenticidade perdida em seu mundo ordinário, o envolvimento com as culturas e sociedades visitadas configurariam-se como essas vias de superação da alienação, oportunizando o estabelecimento de relações "reais". Turista e peregrino se associariam, em termos de imagem, como aqueles que em seus caminhos procuram algo sagrado para redefinir suas experiências ordinárias. Importante frisar que não necessariamente as viagens são proporcionadoras de encontros com a autenticidade, as lógicas mercantis também atuam sob tal domínio, fabricando cópias e simulacros de expressões autênticas. Baseado nesse movimento de cópia é que o autor, inspirado em Goffman (2007) desenvolveu o conceito de "autenticidade encenada", relacionando-o com os de "região de fachada" e "região de fundo" ou "bastidores". No turismo massificado, a lógica mercantil ofereceria apenas encenações da diferença, constituindo uma fachada comumente acessada pelos turistas. Nos "bastidores", em contraponto, é que residiria a autenticidade, o dado original do lugar que se visita. Entretanto, o acesso à "região de fundo" é difícil, sendo ela mesma objeto de preparação, de encenação, uma vez mais para receber os turistas.

[103] Para Amirou, a atividade turística não envolve apenas uma geografia física, ela serve-se igualmente de uma "geografia mítica". Os mitos do "coração de um país", do "verdadeiro em um país", do "segredo de um país", desta forma, concorrem para a fabricação da atividade, muito pelo trabalho da publicidade ou do *marketing* turístico, tanto quanto a efetiva experiência de cruzar um deserto ou uma pradaria. Sobre a dimensão mítica que engloba o espaço do turismo, o autor afirma: "A descoberta de um sítio torna-se assim uma prática semântica, uma procura (dirigida e ritualizada) de sentido. Deste modo, o circuito turístico progride desde o mais superficial, o mais conhecido ou menos diferente (o hotel, o banco, etc.), rumo às ´profundezas´ e à autenticidade. Este movimento é vivido como um simulacro de exploração semelhante a um fantasma de desfloração. Fazer quilômetros equivale a ir mais longe no 'conhecimento profundo' e íntimo de um país. Advém assim uma forma simbólica de divisão radiocêntrica da extensão, materializada por itinerários que vão da periferia para o centro" (AMIROU, 2007, p. 88).

Punta del Diablo[104], no Uruguai. Para o economista, a tranquilidade do lugar, associada ao caráter desértico de suas praias e a rusticidade de sua arquitetura, revelam um espaço ainda não tão explorado e que por isso mesmo devendo ser conhecido e valorizado enquanto destino. Como o extremo oposto de *Punta del Este* – lugar da agitação turística, das mansões e grandes *resorts* -, é que a antiga colônia de pescadores é prestigiada, sítio onde se pode "comer um peixe fresco" ou "comprar artesanato diretamente das mãos dos moradores", nas palavras do viajante inglês.

Escusado dizer que a questão da "autenticidade" dialoga de forma bastante próxima com a ideia de um roteiro *off the beaten track*, mencionada no tópico anterior. O roteiro feito fora do considerado pelo "turismo convencional", do que é preparado de antemão por uma agência de turismo, tende a ser envolto por certo senso de "acesso profundo", "conhecimento genuíno", "apreensão do original" em relação ao lugar que se visita. Mobilizado por essas ideias é que Benny, como último exemplo a ser discutido, resolveu – em sua volta ao Rio de Janeiro – participar de um *baile funk* em uma favela carioca. O economista afirmava que os *tours*[105] oferecidos durante o dia não se apresentavam como atividade de seu interesse porque tomavam a favela apenas como mais um "objeto para se ver". Em sua opinião o *baile funk*, ao contrário, proporcionaria uma oportunidade privilegiada de se apreciar como as pessoas que habitam o citado lugar "realmente vivem", a festa seria

[104] O vilarejo de *Punta del Diablo* é, de forma recorrente, evocado por um grande número de viajantes como destino de destaque na América do Sul. A proximidade com o Brasil, coloca-o na condição de fácil acesso, sendo mais um ponto a ser visitado por aqueles que se propõem a fazer um turismo baseado em práticas litorâneas. Importante dizer que a calmaria e a tranquilidade citadas por Benny parecem, unicamente, ter lugar em *Punta del Diablo* durante o dia ou nos períodos de baixa estação, uma vez que sua "noite" é descrita para mim por muitos viajantes como bastante "agitada", oferecendo diversas opções de festas que podem se estender para além das madrugadas. Embora seja apontada como um destino concorrido, sobretudo no verão, *Punta del Diablo* distancia-se muito, segundo Benny e outros viajantes, do famoso balneário de *Punta Del Este*, mais próximo da capital uruguaia, Montevidéu. Na segunda, por exemplo, a arquitetura consiste em amplas casas de veraneio e prédios altos, configurando um turismo de segunda residência, que contrasta com a rusticidade arquitetônica da primeira. Para maiores discussões sobre o desenvolvimento do litoral uruguaio e, principalmente, de *Punta del Este* como atração turística, ver Campadônico e Cunha (2009).

[105] A conversão da favela carioca em destino turístico foi, de forma detalhada, objeto de investigação de Freire-Medeiros (2009). Para a pesquisadora, em termos macroestruturais, dois fenômenos concorrem para tal conversão: o primeiro, diz respeito à emergência dos chamados *reality tours*, elaborados no sentido de oferecer aos turistas uma proximidade maior com aquilo que antes era inconcebível de figurar entre seus "objetos de olhar". Exemplo clássico desses *reality tours*, são os passeios por bairros como Soweto, na África do Sul, associados à memória do *apartheid* naquele país. Ao lado dessas "experiências singulares", para Freire-Medeiros, a circulação da favela enquanto "marca" – ambiência de novelas, filmes e videoclipes (como o de Michel Jackson, no morro Dona Marta) – também contribuiu para a consolidação de interesses e olhares curiosos sobre o lugar. A experiência de Benny no citado baile *funk* na favela carioca, portanto, abre espaço para a discussão do consumo de *tours* por parte de viajantes que antes o criticavam, por buscar fazer seus deslocamentos sem mediações de agências. Ao mesmo tempo, em um plano maior, a atuação de tais operadoras turísticas na favela engendra uma necessária reflexão sobre as relações entre turismo e comunidade, chamando à baila, inclusive, o tratamento de questões morais como uma possível exploração da pobreza ou da admissão da precariedade como atração turística em nome do chamado "turismo de experiência". Para mais sobre o tema, ver – além de Freire-Medeiros – Panosso Netto e Gaeta (2010) e Freire-Medeiros e Castro (2007).

um dos canais, portanto, de manifestação do "genuíno" da favela. As relações lá estabelecidas seriam, então, mais autênticas.

O que Benny, contudo, parece não ter se dado conta é de que – como afirma Freire-Medeiros (2009) – a favela e suas múltiplas expressões, incluindo o baile, nos últimos anos foram alçados à condição de "pontos turísticos", figurando como espaço de constante exploração levado à cabo por empresas que tomaram para si a tarefa de elaborar *tours* ou passeios fora da alçada daquilo que era considerado convencional, objetivando atingir um perfil de viajantes que – em outrora – caracterizava-se pela evitação deste tipo de mediação. O *baile funk* visitado por Benny, assim, era também um "produto" oferecido por uma "operadora de turismo mochileiro", como seu próprio site a definia, que tinha sugestivamente como *slogan* a expressão: "Não seja um gringo, seja um local!". Ou seja, o que talvez possa ser dito em relação à posição de Benny diante da compra de um *tour* - antes criticado - para a festa na favela, é que a imagem daquele espaço como algo da ordem do "primitivo", "original", "autêntico", "natural" ou "simples", se sobrepõe à insatisfação no que concerne aos processos de mediação que serão experimentados: o deslocamento em transporte sugerido pela agência contratada, a vinculação a um guia turístico e o posicionamento, por vezes, em áreas denominadas *VIP´s* (camarotes reservados aos turistas), onde a interação com a população local é reduzida.

4.3 Adquirindo informações

Depois de apresentados os roteiros de Benny, Marc e Ceci, ressaltando suas preocupações que antecedem a viagem propriamente dita – orçamento, tempo e clima, por exemplo –, é preciso debruçar-se de forma mais detalhada sobre uma dimensão imprescindível para a construção de rotas sem a mediação de agências: a "coleta" de informações. Urge destacar que tal "coleta" tem lugar de forma intensa nos períodos que precedem as viagens, mas igualmente se efetua no curso da própria experiência de trânsito. Como se verá, a fluidez de um roteiro, a possibilidade de modificá-lo, mesmo quando os sujeitos já estão em seus périplos, se materializa, em grande medida, a partir de informações partilhadas ou adquiridas nos encontros físicos e virtuais com outros viajantes e com habitantes dos lugares visitados. Neste tópico, discutirei especialmente o papel dos guias de viagem e da *internet* como ferramentas de aquisição de conhecimento para a elaboração de uma viagem de longa duração que objetiva fazer-se de modo independente.

4.3.1 Dos guias: o caso Lonely Planet

Em seu livro *Juventude*, o escritor J. Conrad (2006), através de seu personagem Marlow, representa de forma deveras interessante a relação íntima entre narrativa e experiência, tão bem explicitada por Benjamin (1994) em seu célebre *O Narrador*. Reunido entre amigos, em uma taverna qualquer, o velho Marlow conta sua aventura marítima rumo à Bangladesh para fazer uma entrega de carvão, ressaltando todas as vicissitudes vividas durante tal trajeto. As dificuldades não foram poucas: a precária estrutura do navio, um incêndio e a constante presença de ratos, somadas à insanidade do capitão da embarcação diante dos obstáculos aparecidos, são apenas alguns dos exemplos relatados. No entanto, Marlow, em momento algum, queixa-se da escolha feita; seu depoimento, antes de ser uma espécie de avaliação efetuada por alguém que chega a velhice, talvez possa ser percebido como um convite tácito ao enfrentamento de um oceano de águas e possibilidades, como uma exortação silenciosa para a exploração das potências da juventude no sentido de empreender novas aventuras.

Todavia, para Benjamin, figuras como Marlow – um narrador que retira de suas experiências, e das experiências de outros, a matéria de suas narrativas – são difíceis de se encontrar hodiernamente. Segundo o pensador alemão, essa arte de narrar que se aproxima de uma artesania, de um trabalho manual, que precisa da lentidão para se burilar, ao mesmo tempo em que necessariamente demanda um tempo alargado para a efetivação de uma escuta atenciosa, está em vias de extinção. A modernidade, com ideais como o de *progresso* ou *velocidade*, solapa as bases das narrativas tradicionais, e com isso Marlow ou Leskov, para utilizar o próprio exemplo do autor, tendem a desaparecer. Mesmo no que tange às dimensões literárias, a narrativa tem seu espaço tomado pelo romance ou pelas informações, por gêneros de escrita que não mais são tributários da troca de experiências, das possibilidades de intercambiar vivências, e sim expressões de aventuras solitárias ou desejos de objetividade, respectivamente.

Mas a ação de narrar, tomada de maneira menos ortodoxa, como sinaliza Barreira (2012), pode ser também apreciada como uma expressão dinâmica, que carrega em seu bojo, como toda manifestação de cultura, a possibilidade de mudança. Assim, é que a socióloga cearense empreende um inspirador exercício analítico sobre cidades como Berlim, Lisboa e Lyon, por exemplo, tomando como empiria privilegiada os guias turísticos produzidos sobre os citados lugares. Para Barreira (2012, 2005), estas elaborações, então, podem ser tomadas como “narrativas contemporâneas” que, simultaneamente, apresentam e representam cidades

ou lugares. A experiência de *alhures*, a difusão do conhecimento e de avaliações sobre localidades visitadas, algo que pertencia à atuação de marinheiros, comerciantes e migrantes, é atualizada nessas produções. Ganhando ainda mais intensidade na medida em que a fala local, o equivalente da narrativa do camponês sedentário (BENJAMIN, 1994) – que embora não tenha viajado conhece como poucos a história de seu lugar –, é incorporada, vide o exemplo de guias confeccionados por habitantes dos lugares que se visita (os *made by locals)*, como se verá adiante.

Um guia, portanto, entendido como uma "narrativa da cidade" não pode ser objeto de recusa por parte de viajantes. Ele se oferece enquanto uma chave de leitura para se acessar o local visitado, retirando-o de uma lógica da aleatoriedade (BARREIRA, 2012). Ao passo em que narra a história de um lugar, os guias dão conselhos – como as narrativas de outrora –, sugerem o que deve ser visitado e o que deve ser conhecido, reservam em si também o caráter prático descrito por Benjamin em suas análises. Em suma, os guias apresentam-se como um "mapa de navegação social" (BARREIRA, 2012), um importante instrumento de localização utilizado pelo viajante, norteado pela ideia de um "caminho certo" que, por seu turno, define-se a partir dos lugares instituídos e legitimados como "lugares para se ver" ou "lugares para se conhecer", aqueles que trazem consigo o adjetivo de "turísticos".

Essa natureza prática dos guias é reconhecida por Ceci. Em uma de nossas caminhadas pelo centro de Sevilha, perguntei-lhe o que mais gostaria de ver por aquela região da cidade. Com isso, eu esforçava-me por compreender os modos pelos quais ela se orientava no espaço em que estava, as fontes por ela utilizadas para eleger suas rotas. Antes de me responder, entretanto, a australiana procurou um banco para sentar, começou, então, a tentar buscar algo na pequena mochila que sempre carregava e, após alguns segundos, ergueu a mão, segurando uma edição de bolso de um guia de viagem para a Andaluzia. Situando-se entre uma infinidade de mapas, fotos e sinais coloridos – os guias de hoje, como assinala Barreira (2012), "adaptam-se" ao contemporâneo, longe de ser permitido reduzi-los à imagem dos guias antigos, escritos em linguagem formal e editados em dimensões pouco funcionais para quem está em trânsito constante – ela logo me indicou uma série de monumentos, jardins e edifícios que poderiam ser visitados naquela vizinhança.

Diante de tais indicações, um pouco frustrado, confesso que me perguntei onde estaria o caráter inovador de sua viagem. Afinal, em suas narrativas, os guias instituem lugares, como dito, turísticos, forjam um circuito que deve ser percorrido no intuito de se alcançar a "identidade citadina" ou a "personalidade de um lugar" (BARREIRA, 2012, 2006, 2005), temas inquestionavelmente enredados pela perspectiva de uma "história oficial". Se a

disposição de Ceci, e de outros tantos viajantes, era justamente a de se esquivar da "trilha batida", como fazer uso de um guia? Uma vez mais as análises de Barreira sobre estas expressões de "narrativas contemporâneas" me foram bastante úteis: não era possível pensá-los, assim como a socióloga fez em relação ao conceito de narrativa, de maneira ortodoxa, eles não poderiam ser tomados sob o signo da homogeneidade. Ao contrário, muitas dessas publicações disputavam, simbolicamente, os lugares sobre os quais falavam: as versões sobre as cidades representadas eram diversas, realçando, por vezes, aspectos assaz distintos de um mesmo espaço, a noção de disputa se instalava, portanto, aí - nas diferenças narrativas.

Já sabia que o guia manuseado por Ceci não lembrava aqueles compêndios de outrora, mas tampouco o tinha manipulado de maneira a ater-me às suas singularidades. Isso, contudo, mudou quando ela pediu para que eu mesmo consultasse seu guia e decidisse pelo que fazer em uma de nossas tardes em Sevilha. Recebi a tarefa de bom grado, analisei a publicação e quando saímos para passear – tinha optado por fazer um passeio com muitas paradas em bares e pequenos restaurantes para provar um pouco da culinária local – resolvi comprar um exemplar, versando sobre uma outra cidade que pretendia visitar (Amsterdã), da mesma editora: a *Lonely Planet*. Com esse guia em mãos, pude debruçar-me sobre seus detalhes e procurar entender o que fazia com que fosse tão amplamente consumido e citado como uma das principais fontes de aquisição de informações entre viajantes de distintas nacionalidades, incluindo Ceci, com quem tinha dialogado em tantos momentos desta investigação[106].

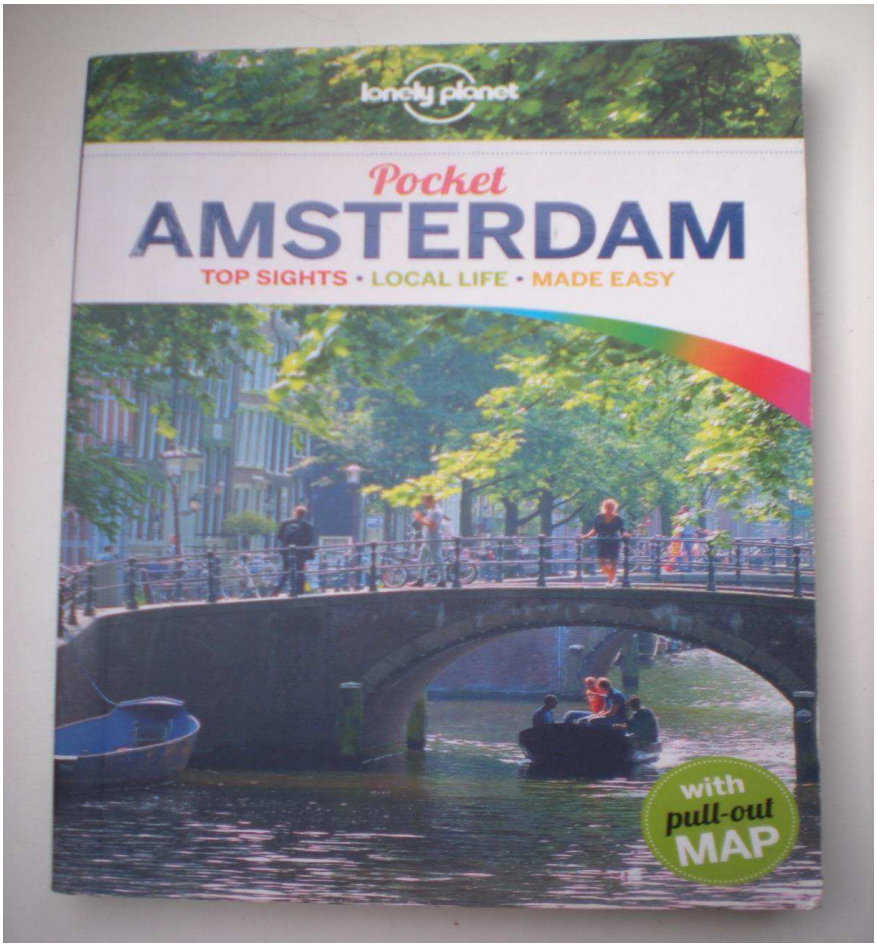
A primeira impressão que tive acerca da edição que tinha em mãos referiu-se à sua praticidade, ao seu fácil manuseamento, podendo ser guardada – devido às dimensões reduzidas - em qualquer mochila ou bolso de calça ou bermuda, sem ocupar muito espaço, enquanto não era objeto de consulta. Depois dessa conclusão, quase que imediata sobre a praticidade, debrucei-me sobre os elementos que compunham sua narrativa. Em um primeiro momento, merecem destaque as fotografias, e demais recursos imagéticos, que se dedicavam

[106] De acordo com Welk (2007), como salientado, os guias *Lonely Planet* são de fácil manuseamento, "talhados" - na expressão do autor – especificamente para um mercado de viajantes que atende pela denominação de *backpacker*. O estilo coloquial dos textos, quase anedótico, apresentando-se em um tom de conversa informal, para Welk, contribuíram para a consolidação do uso dos guias entre os viajantes em questão. Interessante perceber que essa utilização alargada do *Lonely Planet* faz-se durante os últimos 30 anos: a partir de sua consulta, "lugares para ir" e "coisas para ver" colonizam os deslocamentos de seus consumidores. Numa postura abertamente crítica no que diz respeito a esses "efeitos de legitimação" de determinados espaços ou lugares em detrimento de outros, Welk chega a definir tal guia como uma espécie de "bíblia mochileira". Nesse sentido, considerar a ação do guia diante desses processos de legitimação de locais a se visitar pode abrir um plano de discussão e, consequente, interpelação do ideal de *independência* desejado por um grande número de sujeitos em suas viagens. *Independência*, como será assinalado de forma mais enfática em outro momento desta tese, assim, tende a ser neste contexto um termo a ser anunciado sempre "entre aspas".

a enquadrar não apenas os monumentos ou pontos turísticos, mas também as expressões de "vida local" que os circundam, algo já notado por Barreira (2005) em seu estudo sobre os guias de Berlim[107]. Junto às fotografias, um número significativo de pequenos mapas é disponibilizado, correspondendo à uma divisão da cidade, a um exercício de fragmentação do todo citadino por bairros ou regiões que torna sua reprodução mais detalhada. Nesse sentido, cada bairro, por exemplo, tem um mapa próprio, sugerindo espaços para visitação que se referem às particularidades de partes da cidade, não sucumbindo aos riscos de invisibilização proporcionados por uma reprodução muito ampla ou ambiciosamente totalizante.

[107] Sobre a imagética presente nos guias turísticos impressos, notadamente em Berlim, Barreira (2012, p.39): "A maioria dos guias de comum acesso em Berlim é composta de fotos e imagens que têm papel preponderante na informação, funcionando com mostra antecipada do monumento ou local a ser visitado. As tomadas de foto, aéreas ou em close, diurnas ou noturnas, são dotadas de luminosidade e amplitude bastante semelhantes àquelas que se veem nos cartões postais. So registros fotográficos, feitos das cúpulas das edificações ou interiores valorizam os espaços remodelados, evidentes, sobretudo, nos quinze últimos anos, como parte do processo de construção da 'nova Berlim'". De forma especial nos guias *Lonely Planet*, somadas às imagens de monumentos e cenários, a "vida local" é objeto de tentativas de "captura": associada à fotografia de um monumento ou edifício histórico, por exemplo, tende a surgir uma "imagética cotidiana", representando atividades corriqueiras da cidade visitada, como a fruição citadina de espaços públicos tais como parques ou mesmo ruas e feiras.

Figura 6 – Imagem do guia *Lonely Planet* – edição de bolso



Fonte: Arquivo pessoal.

Ao fim de cada guia, um mapa multicolorido – tecido a partir de sinalizações que reforçam roteiros plurais, a depender das motivações dos viajantes (compras, entretenimento ou monumentos e pontos turísticos) – pode ser destacado. Ou seja, depois de lido como uma fonte de informação para se criar uma rota na cidade, o guia em si pode dar lugar a um de seus componentes, o pequeno mapa que o finaliza, tornando-se um recurso ainda mais prático. Contudo, o que há de mais interessante, em minha opinião, sobre tais guias é o que concerne à sua capacidade de contar mais de uma história no mesmo suporte de informação. Pelo menos duas "linhas narrativas" puderam, em minha experiência de leitura, ser localizadas: a primeira, consiste na seção *Top Sight* e segunda, responde pela denominação de *Local Life*.

A *Top Sight*, via de regra, posiciona-se nas primeiras páginas de cada "capítulo", espaços de tematização dos bairros ou regiões que compõem a cidade a ser apresentada, como citado. Esta narrativa corresponde aos lugares reconhecidos como turísticos, símbolos ou paisagens amplamente divulgadas pela publicidade que cumprem a função de identificar o

lugar visitado. Entre os *Top Sights*, por exemplo, figuram as igrejas, basílicas, jardins, bibliotecas, palácios, praças centrais etc. que são tomadas como peças expressivas da "personalidade" ou da "memória social" da cidade em questão. A seção, ou narrativa, assim, define-se pelos parâmetros de uma "história oficial", esculpindo-se pela afirmação dos lugares instituídos por esta como indispensáveis à experiência do turista no lugar. Em resumo, os *Top Sights* reportam-se às "atrações turísticas" que conformam um dos possíveis "mapas de navegação social" (BARREIRA, 2012) a serem utilizados pelos sujeitos viajantes.

A segunda linha narrativa (*Local Life*), na realidade, não se apresenta enquanto uma seção prontamente definida nos guias *Lonely Planet*. Na prática, ela surge na forma de "balões" ou quadros coloridos, em meio à narrativa dos *Top Sights*, para apontar uma possibilidade "mais local" de se fazer determinado passeio ou para sugerir alguns espaços – como um jardim, uma praça ou uma loja de livros, por exemplo – que não se situam na primeira narrativa, que não se localizam no rol de "atrações" mais amplamente divulgado. Anedotas, chistes e histórias curiosas, bem como explicações acerca de gírias ou expressões linguísticas próprias entre habitantes da cidade representada, igualmente, são conteúdos abordados nesta segunda linha narrativa. Embora constitua-se de modo fragmentário, os apontamentos sob a rubrica de *Local Life*, se reunidos, parecem constituir uma narrativa que disputa com os *Top Sights* os sentidos de apresentação e representação de um lugar. A composição dos guias sugere uma ação complementar entre as duas instâncias discursivas, contudo, a sobrevalorização de uma ou de outra, ou a interpretação de que ambas lutam simbolicamente, como salientado a partir das reflexões de Barreira (2012, 2005), pelo espaço em questão também é cabível.

Figura 7 – Imagens das “linhas narrativas” do *Lonely Planet*

Fonte: Arquivo pessoal

A ação de Ceci perante o guia de Sevilha é um bom exemplo do que se discute aqui: apesar da jornalista se interessar pela história dos lugares que visita - tendo sublinhado diversas vezes que ocupa-se com bastante leitura acerca da região-destino antes de empreender qualquer deslocamento -, sua escolha de rota não constitui-se enquanto um decalque do que é sugerido pelo guia. Seu “consumo”, portanto, das sugestões contidas na publicação é deveras ativo, evidenciando talvez uma maior propensão em aproximar-se daquilo que é proposto na narrativa organizada sob o rótulo de *Local Life*. No entanto, nem esta última é, de fato, seguida. O que não é surpreendente, uma vez que as motivações de Ceci no sentido de trilhar circuitos não convencionais já foram representadas em momentos anteriores desta tese. Diante do exposto, talvez possa ser dito que do guia – tanto no que diz respeito à apresentação de uma “história oficial” quanto no que concerne às “expressões locais” – a australiana faz “sucata” (CERTEAU, 1994), criando suas próprias possibilidades de movimento à margem do inteiramente instituído ou mesmo “consumindo” apenas alguns “pontos” das rotas estabelecidas.

Ainda sobre a relação de Ceci com o guia, levando também em consideração sua atuação frente à constituição de seus itinerários de viagens anteriores, o que parece estar em jogo é a fabricação de um "roteiro menor", expressão inspirada nas reflexões de Deleuze e Guattari (1977) acerca da literatura de F. Kafka[108]. Há uma tentativa, no bojo da linguagem majoritária daquela publicação, de fazer uso de uma prática estimulada pela "gagueira", por um desejo de consumir os destinos de viagem "fora do lugar" convencional ou instituído. *Top Sight* e *Local Life*, assim, são recursos de informação, mas não sugestões a serem seguidas em absoluto: dessa relação ativa com as fontes é que surge a possibilidade do "roteiro" ou da "rota" menor. A noção de *off the beaten track*, analisada em outro tópico desta investigação, pode ser considerada a materialização dessa inclinação ao "menor" na prática e, também, no discurso dos viajantes. Não se trata, portanto, de uma negação à narrativa do guia, mas de um "jogo" com o mesmo, onde Ceci - ou qualquer outro viajante que a isso se disponha – mobiliza suas próprias táticas.

Por fim, é preciso falar do paradoxo que guias como o *Lonely Planet* promovem. Mesmo buscando se afastar dos guias de outrora, principalmente por demonstrar esforços no sentido de representar parcelas da vida local – ou seja, não trabalhar sob a perspectiva da *beaten track* – tal publicação não deixa de operar certa institucionalização daquilo que propõe. Com consumo massivo, sustentado, sobretudo, pela experiência de seu criador – um veterano mochileiro que, em sua lua de mel, saiu da Inglaterra com destino à Austrália em uma viagem de moto – o *Lonely Planet* parece ter tornado-se, como afirma Welk (2007), uma espécie de "bíblia do mochileiro" ou do viajante independente. E é, justamente, esse processo de ampla aquisição de suas edições que faz com que suas sugestões sejam significativamente atendidas, transformando rotas e circuitos que procuravam afastar-se das eleitas pelo "turismo convencional" em rotas e circuitos agora instituídos. Na análise de Welk sobre o guia há, ainda, um exemplo interessante para se pensar sobre a "instância de legitimação" que a

[108] Na obra *Kafka – Por uma literatura menor,* Deleuze e Guattari (1977) desenvolvem a noção de "menor" a partir da leitura sistemática da obra deste literato tcheco, parte de uma minoria judia habitante de Praga, que escreve em alemão. Os esforços dos dois pensadores franceses no sentido de compreender os processos de desterritorialização experienciados e representados por Kafka em sua literatura alimentaram debates de diversas ordens – sobre autoria, recepção, política, enunciação coletiva etc. Todavia, o que quero destacar aqui é uma acepção de "menor", cunhada no bojo dos citados esforços reflexivos, que em algum grau serve-me para pensar uma tensão entre a elaboração de estratégias de resistência ou de criação frente às dinâmicas instituintes do mundo social. Em outras palavras - assumindo com Deleuze e Guattari que "menor" é a prática que assume sua marginalidade diante de papeis representativos e ideológicos, que aceita o "exílio" no que diz respeito aos discursos majoritários, fabricando a condição de estrangeiro na própria língua -, afirmo ser invenção de um roteiro turístico "próprio" sob as lógicas dos discursos oficiais acerca das memórias e monumentos de uma cidade, materializados nos guias turísticos impressos, também uma "prática menor", uma disposição à "gagueira" que desestabiliza, portanto, o primado do majoritário. É nesse sentido de "criação sob", de "desterritorialização", da fabricação de uma experiência turística "fora do lugar", que a noção de "menor" é por mim utilizada para pensar a prática de viagem, de consumo de um local, mobilizada por uma viajante como Ceci.

editora atualmente é: milhares de bares, restaurantes, albergues e empresas especializadas em turismo mochileiro esforçam-se para serem recomendadas nas diversas edições do guia. Tal recomendação, mais que o reconhecimento da qualidade de um serviço, implica a associação à uma marca forte – o *Lonely Planet* – e, por conseguinte, a "prosperidade" do negócio. A busca por recomendação é tão intensa que, de acordo com o estudioso alemão, muitas empresas não se furtam a elaborar artigos falsos no intuito de explicitar a citada associação (WELK, 2007).

Esse embate entre "rotas menores" e "expressões de institucionalização" levou alguns viajantes a evitarem procurar informações para a formulação de seus trajetos em guias de viagem, ocupando-se, então, de pesquisas que tem como "solo" suportes de comunicação mais interativos. É nesse sentido que as redes sociais na *internet* e os *sites* ganham protagonismo entre sujeitos como Benny e Marc, o que será constatado adiante. Escusado dizer que uma variedade de guias, como o próprio *Lonely Planet*, também está presente no espaço virtual. Todavia, no "mundo digital", eles rivalizam como uma "avalanche" de novos projetos, provocada quase que diariamente, que interpela não só o turismo apontado como convencional, mas também toda sorte de modalidades de viagem.

4.3.2 A internet: sites, redes sociais, comunidades virtuais

O desenvolvimento de novas tecnologias de informação e comunicação, desde um longo tempo, vem modificando de forma profunda múltiplos aspectos da vida social. Os sistemas nacionais de correios, o surgimento de serviços de telegrama, a invenção da fotografia e da imprensa, bem como a emergência da telefonia, são apontados por Urry (2000, 2002, 2007) como agentes de conformação de uma modernidade que não pode deixar de ser compreendida a partir de suas expressões de mobilidade. Contudo, sem deixar de reconhecer a importância de tais desenvolvimentos, o caráter de mobilidade a qual o sociólogo britânico se reporta parece ser intensificado na medida em que são examinados os efeitos das tecnologias digitais, mais especificamente aqueles oriundos da emergência e consolidação da *internet*.

Se os dispositivos comunicacionais sempre foram viajantes – os pombos, as cartas, os livros, os cartões-postais, os telefones, as televisões etc. –, por ultrapassarem as fronteiras do "estar em casa" ou do " ser estacionado" (URRY, 2007), as redes digitais de comunicação (a *internet*) radicalizam esta afirmação ao permitir a amplificação das capacidades de conexão dos sujeitos (RECUERO, 2009). Assim, com base no advento desse *mundo virtual* – oportunizado por satélites, sinais, cabos e telas, por exemplo –, outro espaço

de sociabilidade é apresentado, engendrando também a fabricação de relações e laços sociais entre os sujeitos usuários, sejam eles colaborativos e solidários ou conflituosos e competitivos. O que urge diante do cenário exposto, então, são esforços interpretativos concernentes às dinâmicas plurais de comunicação mediada que, em hipótese alguma, como sinaliza Recuero (2009), reduzem-se ao fato de estar ou não *on-line:* essas novas tecnologias de informação e comunicação *complexificam* o conjunto de interações, relações e laços sociais que se estabelecem entre os sujeitos.

No entanto, mais detidamente, o que me interessa abordar aqui é a relação presente entre este *mundo virtual* – indutor de uma de "mobilidade imaginativa" (URRY, 2007) – e as *viagens corpóreas*, físicas, tais quais as empreendidas por meus interlocutores. Em outras palavras, o que se faz como algo importante de ser percebido nesse momento são as maneiras como os mencionados viajantes situam-se e atuam nas redes sociais, *sites* e comunidades virtuais que encontram lugar na *internet*. Diferentemente de Ceci, que reconhece o valor informacional dos guias de viagem apresentados na forma de livros, mesmo não os utilizando como única fonte, Benny e Marc apontaram-me o "espaço virtual", em suas várias formas de expressão, como lugar privilegiado de aquisição de notícias, referências e dados a serem empregados na constituição de suas experiências de viagem, em períodos que as antecedem e igualmente durante seus fluxos.

Quando fiz a Marc a pergunta sobre quais bases de informação ele utilizava para construir seus itinerários, o carioca me respondeu, vagamente, que preferia a *internet* aos guias. Suas justificativas, naquele momento, também se deram de forma bastante genérica: segundo ele, o espaço virtual tendia a estar mais atualizado que as publicações na forma de livros ou guias, ao mesmo tempo em que se oferecia de forma gratuita. Não era, portanto, preciso adquirir um volume ou edição sobre um destino para saber sobre ele, pelo menos, as informações básicas. Contudo, certa feita, "passeando" por seu perfil no *Facebook* (mantive esse "hábito" durante toda a pesquisa ora apresentada como uma estratégia de acompanhamento das viagens de meus interlocutores, interessando-me, sobretudo, pelos lugares que visitavam e por aquilo que registravam imageticamente), notei que diversas menções a "comunidades virtuais"[109] que partilhavam o interesse por viagens independentes

[109] As discussões sobre "comunidade" encontram lugar central na tradição sociológica. Weber (1999), por exemplo, a considerava como fundamentada em ligações emocionais, tradicionais ou afetivas, tendo o conceito de ação social, orientada coletivamente, como referência básica. No entanto, assim como outras tantas dimensões do mundo humano, tais como tempo e espaço, o conceito de comunidade sofre "releituras" a partir do desenvolvimento de novas tecnologias e meios de comunicação (MCLUHAN, 1964). As CMC´s (comunicações mediadas por computadores), desse modo, afetam as relações sociais e as experiências de sociabilidade de uma maneira tão intensa que criam "novas comunidades", as chamadas "comunidades virtuais" - entendidas como

estavam presentes. Em outra oportunidade, citando algumas dessas comunidades, conversei com Marc de forma mais específica sobre seus processos de aquisição de informação acerca de possíveis destinos, foi quando, no decorrer deste diálogo, o carioca declarou ser membro ativo de um grande número de comunidades e redes sociais na *internet*.

Uma das comunidades elencadas pelo surfista carioca em seu discurso foi a *Mochileiros.com*, da qual fazem parte – sobretudo – usuários brasileiros. A referida comunidade surgiu no ano de 1999 a partir da criação de uma seção de intercâmbio de informações sobre viagens no site www.mochilabrasil.com.br, que até hoje abriga uma *revista-web*, estabelecida no ano de 1998, destinada – de acordo com seus próprios termos – a "mochileiros/viajantes independentes". A ideia da revista, como pode ser imaginado, era a de proporcionar um espaço de troca de experiências entre viajantes: relatos de viagem, bem como perguntas e respostas sobre determinados destinos ou meios de transporte ou orçamentários para se empreender uma jornada, eram as principais formas de expressão dos usuários. Tal intercâmbio se solidificou de maneira tão rápida e intensa que, no ano seguinte, como sinalizado, os editores da revista criaram a comunidade em questão[110].

De forma geral, a *Mochileiros.com* pode ser caracterizada como um uma base de informação sobre viagens que é "alimentada" não unicamente por um corpo de colaboradores, mas também por vários de seus usuários. Os fóruns de discussão sobre distintas temáticas, sempre tendo o interesse pelas viagens como fio condutor, são os elementos estruturantes basilares da comunidade. Ao se tornarem membros, através de um sistema de registro, os sujeitos podem interagir nos espaços de discussão já instituídos ou mesmo instituir um novo tópico para se discutir uma outra questão específica. Não é raro, como afirma Marc, que dessas conversas coletivas surjam relações mais próximas entre os sujeitos-usuários, eles podem – dependendo do grau de afinidade experimentado na frequentação da comunidade –, inclusive, tornar sua interação concreta, no sentido do estabelecimento de uma co-presença física. Ou ainda, podem fazer uso de instrumentos de comunicação mediada de ordem mais pessoal, como *e-mails*, *chats* ou chamadas via *skype*.

Talvez nesse regime de *co-presença* resida a maior valorização por parte de Marc no que diz respeito à *internet* como lugar privilegiado para obtenção de informações sobre possíveis destinos de viagem. Trafegar no espaço virtual, interagindo continuamente com uma

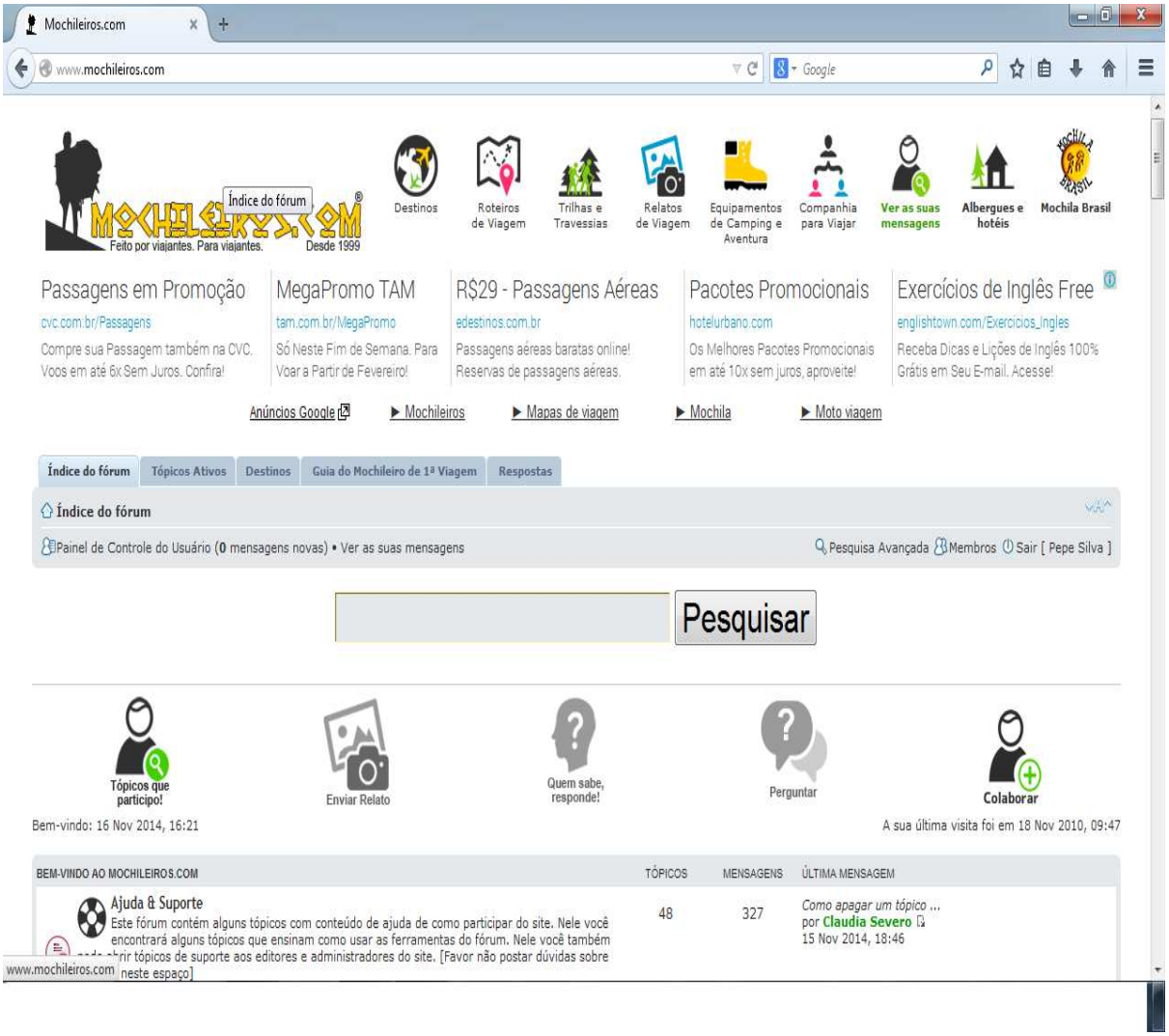
---

agrupamentos humanos sediados no cyberespaço e cuja experiência é mediada por computadores (RECUERO, 2009). Diante do exposto, então, "as comunidades virtuais são agregados sociais que surgem da Rede [Internet], quando uma quantidade suficiente de gente leva adiante essas discussões públicas durante um tempo suficiente, com suficientes sentimentos humanos, para formar redes de relações pessoais no espaço cibernético" (RHEINGOL, 1996:20 *apud* RECUERO, 2009).

[110] Para mais, ver: http://mochilabrasil.uol.com.br/sobre-o-mochila-brasil.

gama de sujeitos que se reconhecem por interesses comuns, parece ser uma prática que se diferencia daquela engendrada pelo uso dos guias de viagem. A interlocução neste último modo de orientação ou de aquisição de informação é bastante diminuta, enquanto que aquela proporcionada pelos espaços virtuais pode, inclusive, ser síncrona, como afirma Recuero (2009), o que implica uma rápida atualização das informações. A interação face a face, que não se evidencia no uso dos guias (BARREIRA, 2012), mesmo que de forma mediada (pelas tecnologias digitais) encontra lugar entre os membros de uma comunidade, especialmente. A seguir, uma reprodução da página de acesso à comunidade *Mochileiros.com:*

Figura 8 – Vista geral: mochileiros.com



Fonte: www.mochileiros.com.

Duas informações, logo na parte superior da imagem, merecem destaque. A primeira delas diz respeito às frases posicionadas abaixo do título da comunidade: “Feita por

viajantes. Para viajantes". Isto indica, a meu ver, o caráter singular do espaço, elaborado a partir de experiências de viagem. É essa matéria, a experiência, o que se torna objeto de intercâmbio entre os usuários, fazendo que a unidade do citado espaço, portanto, defina-se pela instituição de interações e relações baseadas em interesses comuns. Como a troca de informações é o dínamo da comunidade, ela se afasta de uma acepção de fonte de aquisição mais "estática" ou "morosa" em sentido de atualizações, como é o caso dos guias em forma de livros.

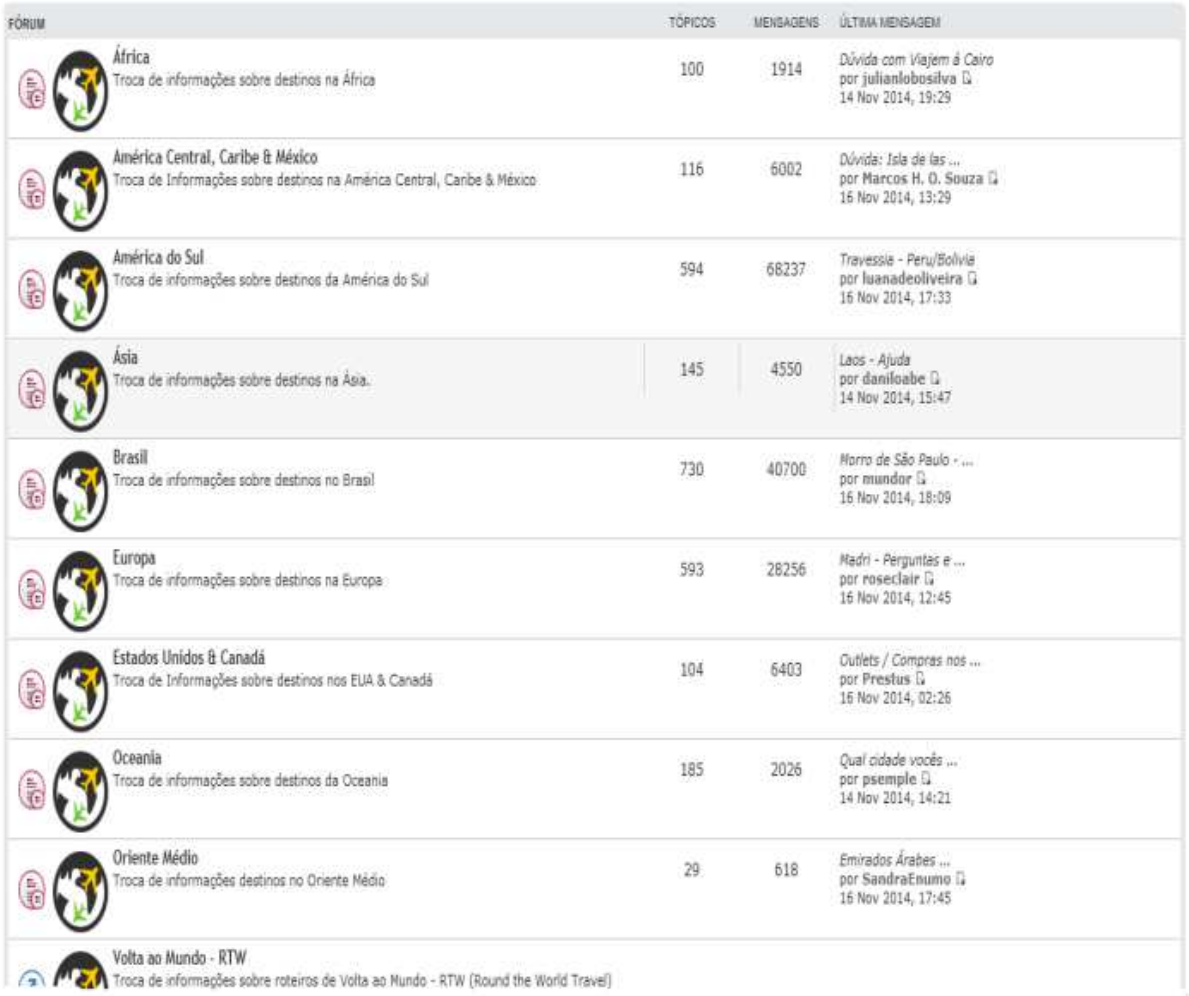
A segunda informação presente na figura, por seu turno, refere-se, ainda em sua parte superior, aos diversos ícones que representam temáticas estruturantes da comunidade. Da esquerda para a direita, então, cada ícone sinaliza um tópico de extrema relevância para os sujeitos que conformam aquele espaço virtual. A prática das viagens independentes tende a ocupar-se do exposto – referências sobre destinos, aconselhamentos e partilha de dúvidas sobre roteiros de viagem, procura de companhias para os deslocamentos, informações sobre trilhas e lugares para se hospedar etc. - para, efetivamente, fazer-se na evitação da mediação de agências turísticas. Uma vez mais é preciso deixar claro que não se trata de uma ação – a partilha de informações - promovida por um corpo de editores: as temáticas ali representadas podem ser objetos de elaboração, pelos menos teoricamente, de todos os usuários da *Mochileiros.com.* Trata-se, desse modo, de uma base de dados que é construída coletivamente, onde se reserva a possibilidade imediata de incremento, atualização ou mesmo interpelação do que ali é informado. É este dinamismo, resultado do caráter relacional definidor da comunidade, que permite – segundo Paris (2010) – a manutenção de esforços para se empreender jornadas independentes, não mediadas.

Interessante perceber que – embora se baseie no intercâmbio de experiências, o que implica atividade por parte de sujeitos que já vivenciaram trânsitos ou deslocamentos consideráveis – a comunidade carrega em si também oportunidades de inserção de sujeitos ainda *não iniciados:* o fórum intitulado de "Guia do Mochileiro de 1º Viagem" é exemplo disso. Nesta seção da comunidade, conselhos sobre como se lidar com a bagagem a ser transportada no período de deslocamento ou como se familiarizar com ferramentas (planilhas, por exemplo) que podem auxiliar na organização do orçamento destinado à uma viagem são regularmente acessados e discutidos. Ainda é válido frisar que em tal seção encontram-se igualmente informações sobre vistos e demais documentos que devem ser adquiridos para a visitação de determinados destinos, bem como há o fornecimento de "dicas" sobre expressões úteis em diversas línguas e recomendações sobre como "manter-se seguro" enquanto se faz uma grande viagem de modo independente.

Alguns desses temas preenchem o conjunto de atividades, como já frisado, mobilizadas pelos sujeitos viajantes mesmo antes de seus périplos começarem. Entretanto, não se pode admitir a afirmação de que as comunidades virtuais só são frequentadas nos períodos que precedem o trânsito; ao contrário, elas são lugares de acesso constante porque oportunizam, a partir da atualização de suas informações, possibilidades de ajustes em roteiros ou rotas, não importando o fato de que o sujeito viajante já esteja com sua jornada em execução. Estar em casa e poder virtualmente viajar ou estar em viagem e poder virtualmente ter acesso aos possíveis destinos vindouros – a potência da co-presença propiciada pelas tecnologias digitais (URRY, 2003, 2007) – é o que leva a uma prática de constituição de um roteiro não calcada por noções como as de determinismo ou fixidez.

A seguir, mais uma representação dos fóruns onde informações que podem definir ou alterar roteiros são partilhadas. Escusado afirmar que uma das mais evidentes distinções entre os guias em formato de livro e as fontes virtuais de informação reside no fato de uma ampla variedade de destinos poder ser contemplada pelas últimas. Com base nisso é que a frequentação dessas comunidades mesmo durante os deslocamentos é intensa e estimulada, reconhecida como incontornável para a manutenção de um ideal de roteiro não previamente estruturado de forma total e atento às possibilidades de esquiva frente aos percursos convencionais.

Figura 9 – Variedade de tópicos e fóruns presentes em *mochileiros.com*



Fonte: www.mochileiros.com.

A despeito de comunidades como *Mochileiros.com* possuírem uma vasta soma de informações sobre diversos destinos, Marc levantou em uma de nossas conversas um ponto interessante sobre o perfil dos usuários de tais comunidades. Se a ideia de viajantes como Ceci, Benny e ele era a de lançar mão de práticas de roterização que não considerassem somente os circuitos instituídos, os aconselhamentos de pessoas moradoras dos lugares a serem visitados era de extrema valia, o que o impelia a procurar comunidades virtuais que fossem também frequentadas por usuários não-brasileiros. Desse modo, se seu destino era a Europa, como foi diante de sua última longa viagem, ele deveria buscar informações em *sites* e comunidades produzidas a partir de experiências de sujeitos daquele continente. Obviamente, tudo o que era disponibilizado enquanto informação em uma comunidade como a *Mochileiros.com* era deveras útil, mas precisava ser cotejado com "referências locais" – este termo "local" relacionando-se com o lugar a se visitar. Nesse sentido, é que ele teria acesso ao

que P. Welk (2004) chamou de *insider tips*, um conjunto de conselhos que é valorizado, justamente, por ser oferecido por um sujeito que se situa no interior da dinâmica sociocultural da região-destino.

Com efeito, para a concretização de uma prática de viagem que objetiva afastar-se de modelos prescritivos, a "fala local" tende a aparecer como um recurso do qual não se deve prescindir. Embora se consuma um guia de modo ativo, como fez Ceci ou se troque um série de informações e impressões a partir de relatos de experiências de viagem, como o próprio Marc fez nas comunidades virtuais que participava, a contribuição nativa é o que neste cenário de viagens independentes pode, efetivamente, realizar um diálogo com o fluxo da vida local do lugar que se visita, evitando aquilo que um considerável número de viajantes me indicou pelo termo "*gringo´s trap*" ou, na forma traduzida, "armadilhas para turistas", que eram informações sobre o lugar visitado – muitas vezes difundidas por profissionais do turismo – não cotejadas pelos "conselhos êmicos". Via de regra, essas "armadilhas" constituíam-se em oferecimentos de manifestações culturais locais que se efetuavam "pinçadas" de um contexto, como no caso citado em que o viajante inglês Benny adquire um *tour* com intuito de participar de um baile *funk* em uma favela carioca e ao chegar ao destino é instruído a se posicionar em um camarote ("área VIP", restrita aos turistas), diminuindo suas desejadas possibilidades de interações com os moradores do lugar.

Assim, junto ao movimento de troca de informações por meio da partilha de experiências de viagem, localizadas nas comunidades virtuais, surgem projetos de promoção de visitas ou de sugestões de roteiros e rotas – em sua maioria gratuitos – mobilizados por moradores locais. Tais projetos estruturam-se, desse modo, a partir da difusão das *insider tips* (WELK, 2004) mencionadas. Um bom exemplo da maneira como essas sugestões de roteiro são operadas localiza-se no *site* da rede *USE-IT EUROPE*[111], onde mapas de diversas cidades do referido continente podem ser impressos gratuitamente. Cada um dos mapas disponibilizados no *site* em questão é feito por habitantes do lugar; sendo a expressão *made by local* mais que uma descrição de como estes instrumentos de orientação são elaborados,

[111] O projeto *USE-IT* tem suas raízes, de acordo com seu próprio *website* (http://www.use-it.travel/info/detail/what/), fincadas no ano de 1971, na cidade de Copenhague, Dinamarca. Em princípio, o que existia era apenas um escritório local que fornecia informações a jovens, com orçamento reduzido, que se aventuravam em viagens sem a mediação de empresas turísticas. Com o passar dos anos, tal iniciativa deixou de ser somente situada localmente, ganhando espaço por meio de replicações em países como Holanda, Noruega e Bélgica, sempre buscando manter uma filosofia "não-comercial" no que concerne à feitura de viagens ou ao comportamento turístico. O ano de 2005 é apontado como de extrema importância para os gestores do projeto por ter sido aquele em que o primeiro guia para jovens viajantes foi elaborado. A partir de tal data, as produções de mapas e guias feitos de maneira local (*made by local*) tornaram-se populares rapidamente, o que gerou a expansão da rede e fez com que – no ano de 2008 – o *USE-IT* Europe se consolidasse, de fato, como uma organização internacional de apoio a jovens viajantes.

constituindo-se quase que como uma "máxima filosófica" a qual a rede – como um projeto coletivo – se vincula no sentido de propor uma prática turística "não comercial" e sempre "atualizada", evitando a influência de "jornalistas de viagem", representantes de periódicos especializados na área do turismo, ou da publicidade de "hotéis 5 estrelas".

A tomada do *made by locals* como valor estruturante do projeto, com efeito, situa-se numa condição de oposição ao chamado turismo convencional, descrito pelo *site* como uma prática de turismo que comporta o *nonsense* ao apresentar uma cidade apenas a partir da história oficial, não atentando para a importância das singularidades de espaços e personagens que por ela foram preteridos. É válido frisar que além da possibilidade de se adquirir os guias por meio do *site*, interações pessoais com membros do projeto são igualmente estimuladas: muitas cidades possuem escritórios, administrados em sua maioria por voluntários, onde o viajante pode obter ainda mais informações ou mesmo participar de *tours* guiados por estes mesmos voluntários ou profissionais locais da área do turismo que expressam afinidades com o projeto *USE-IT EUROPE*. O projeto busca estender-se na medida em que novos membros – moradores de cidades que ainda não figuram entre as ali representadas – são agregados. Diante disso é que o *USE-IT EUROPE*, para além do *site*, esforça-se por ocupar outros espaços no mundo virtual, como é o caso do *Facebook*, onde os diálogos e intercâmbios necessários para a expansão desta prática de turismo ganham concretude.

A seguir, uma representação das informações gerais sobre o projeto contidas no *site*:

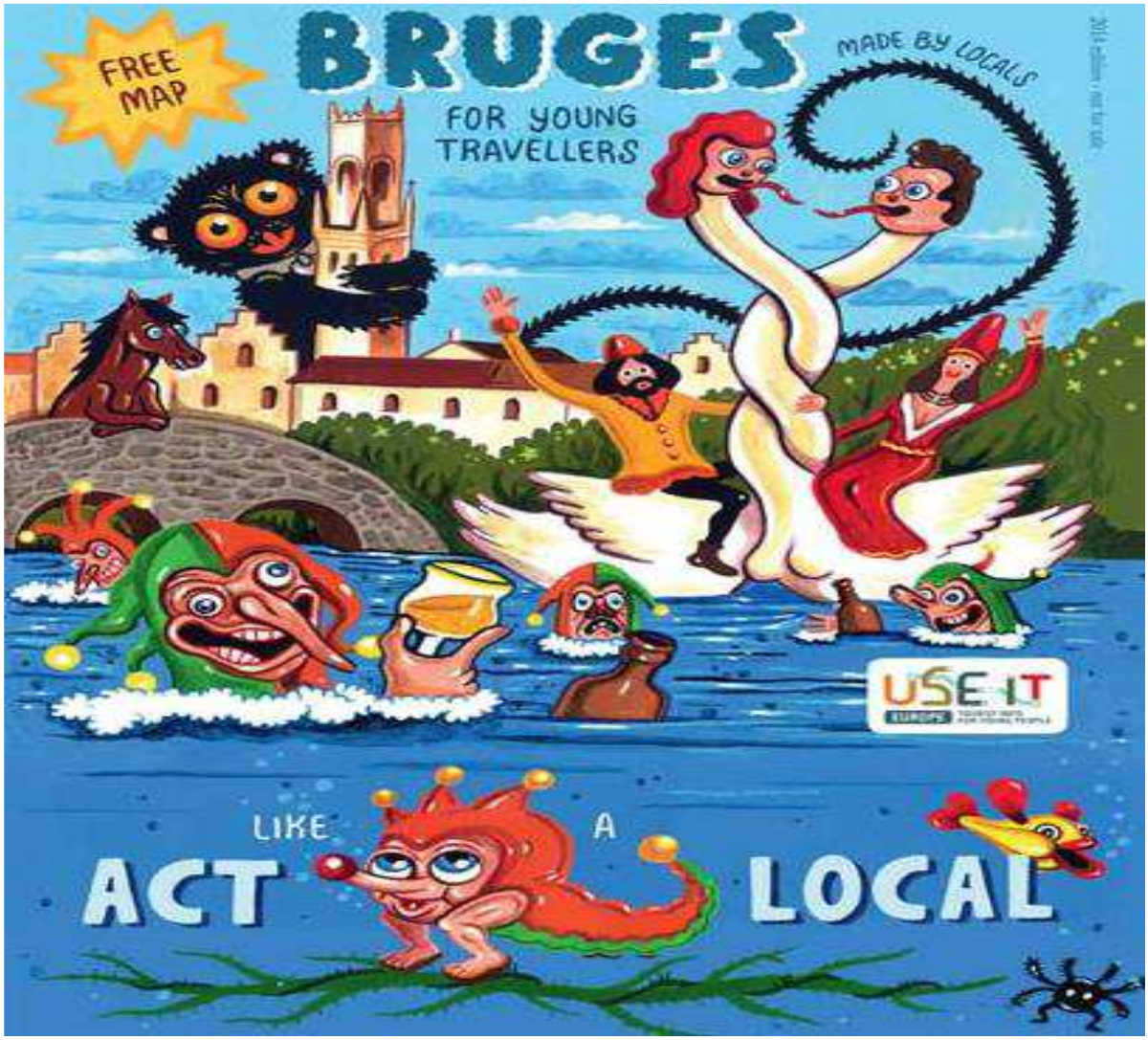
Figura 10 – *Site USE-IT* Europe

Fonte: http://www.use-it.travel/info/detail/what/.

Situando-se ao lado esquerdo da figura, abaixo da principal chamada do *site* que é constituída pelo nome do projeto, estão elencados todos os mapas disponíveis para impressão gratuita. Ao lado esquerdo, na parte superior da imagem, as características principais do projeto são descritas, ressaltando-se, sobretudo, a presença de guias, mapas e de um conjunto de *websites* – produzidos de forma local, com o intuito de evitar o referido *nonsense* do turismo tido como convencional – que agregados conformam o projeto *USE-IT EUROPE*. Logo abaixo dessa descrição genérica, um mapa representando a extensão da ação coletiva pode ser visto. Com a ferramenta *"joining the network",* sujeitos interessados no *USE-IT EUROPE* podem interagir com seus administradores, abrindo a possibilidade para que o mapa europeu ali representado seja preenchido ainda mais pelo estabelecimento de atividades em cidades que até o momento não possuem membros articulando-se com a rede/projeto.

Por fim, é interessante perceber a natureza da linguagem dos mapas e guias produzidos no bojo do *USE-IT* Europe:

Figura 11 – Primeira página do mapa *USE-IT* para Brugges (Bélgica)



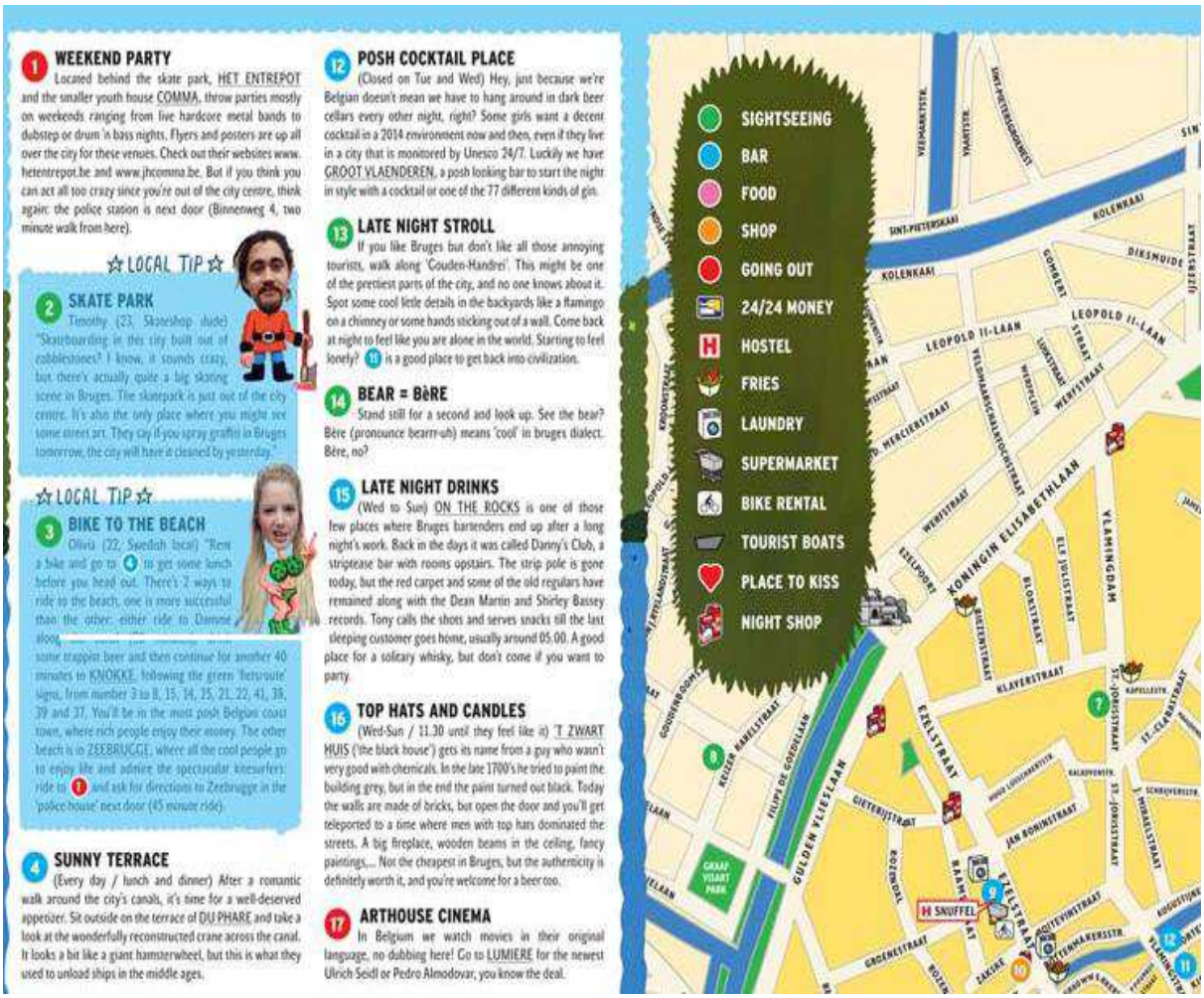
Fonte: http://www.use-it.travel.

Como acontece não somente com o *Lonely Planet*, citado por Ceci, mas também com muitos guias contemporâneos, como os estudados por Barreira (2012, 2005), existe nas produções do *USE-IT EUROPE* um investimento de proximidade entre o viajante e o lugar visitado que implica o uso de uma linguagem menos formal – mais anedótica ou configurada por narrativas curiosas – em seus guias e mapas. Como pode ser observado, expressões que reforçam o caráter gratuito do guia e sua elaboração local também são presentes de forma bastante visível nas páginas desses produtos. A distinção em relação aos demais "mapas de navegação social" (BARREIRA, 2012) oferecidos aos turistas e viajantes ainda se dá pela ampla utilização de imagens – que podem evocar símbolos, monumentos e práticas locais de maneira jocosa, caricatural ou menos cerimoniosa –, bem como pelo fornecimento de "dicas" que se observadas, teoricamente, facilitariam o engajamento dos visitantes com os membros

da comunidade visitada. Sinteticamente, tais aconselhamentos estão reunidos sob expressões que designam seções dos mapas e guias como "*act like a local*" ou "*local tips*".

A idéia de uma viagem de longa duração – que envolve várias paragens e certa disposição para economizar no sentido de permanecer em trânsito pelo máximo de tempo possível – aparece também como objeto de preocupação para os elaboradores das produções do *USE-IT EUROPE*: em seus mapas são apontadas as localizações de supermercados e lavanderias, onde os viajantes podem sustentar o ordenamento de seus orçamentos ao comprar comida para cozinhar em seus lugares de hospedagem e manter suas roupas limpas para as próximas etapas de seus périplos. Também são indicados espaços para alugar bicicletas e para experimentar a vida noturna de acordo com as rotinas dos habitantes da localidade representada:

Figura 12 – Trechos do mapa *USE-IT* para Brugges (Bélgica)



Fonte: http://www.use-it.travel.

As sugestões contidas no mapa apresentado, então, cumprem uma dupla-função ao oferecer possibilidades de consumo para além das presentes nos discursos e produções de agências turísticas ou publicações especializadas: elas permitem a observância dos limites do orçamento de quem viaja e, ao mesmo tempo, estimulam interações entre os viajantes e a população local. Supermercado, transporte público, bares e restaurantes frequentados por membros da comunidade são considerados, assim, canais de aprendizagem e interação no que diz respeito às práticas cotidianas das regiões percorridas. É preciso esclarecer que os monumentos e demais lugares instituídos como turísticos igualmente são lembrados por tais produções; o que parece ocorrer, no entanto, é certo descentramento dessas paisagens já reconhecidas como objetos legítimos do turismo, cedendo espaço à emergência do cotidiano das cidades e suas práticas como conteúdos de interesse.

As tematizações acerca das viagens e do turismo não se esgotam nas comunidades virtuais, nas redes sociais ou tampouco nos *sites* de projetos como os que acabo de discutir. Narrativas de cunho pessoal e relatos de experiências informados por períodos de trânsito, não necessariamente incluídos nos espaços virtuais citados, também gozam de considerável representação na *internet*, configurando-se, como sinalizou Benny, como "excitantes" fontes de pesquisa. Assim, *travel-logs* ou *blogs* mantidos por viajantes que se dispõem a contar os detalhes de suas jornadas não podem ser esquecidos como recursos de referência e estímulo bastante utilizados por sujeitos em fase de estruturação ou vivência de seus deslocamentos. A *internet*, dessa maneira, desponta também como um instrumento de sustentação e difusão do interesse pelas viagens, é nesse sentido que Benny declara-se um ávido leitor das experiências de outros viajantes: a "mobilidade virtual" (URRY, 2007) propiciada por suas leituras é possuidora de contornos definidores de suas "viagens corporais".

No decorrer de nossas conversas, um grande número de *blogs* que abrigavam narrativas de viagem foi mencionado por Benny. Interessante perceber que muitos destes "narradores contemporâneos", fazendo uso da expressão de Barreira (2012), eram colegas de Benny da faculdade e do trabalho, ou mesmo ex-companheiros de viagem que o inglês passou a acompanhar após despedirem-se em suas jornadas. É válido lembrar que Ceci, uma das principais interlocutoras desta pesquisa, também é mantenedora de um *blog*, onde não somente informações sobre destinações são objeto de leitura, mas igualmente impressões da viajante e de pessoas com as quais estabeleceu contato em seus deslocamentos sobre seus próprios lugares de origem ou moradia. Por vezes, alguns desses viajantes-narradores produzem espaços coletivos, onde suas publicações podem ser lidas e comentadas de modo mais extenso. A rede social *Matador Network - Travel Culture Worldwide* – composta, de

acordo com seus próprios termos, por viajantes que buscam não apenas "uma reserva de passagem área ou de um quarto de hotel", mas que se definem como interessados em "culturas, pessoas e lugares reais" encontrados por meio de seus empreendimentos de viagem – é um exemplo. Sua dinâmica consiste, basicamente, na partilha de artigos sobre experiências de trânsito, podendo ser observado nos trabalhos ali publicados a exploração de múltiplas interseções passíveis de estabelecimento entre as práticas de viagem e assuntos diversos como política, economia, literatura e história ou ainda - numa perspectiva mais pessoal - carreira e relacionamentos amorosos. A seguir, uma imagem da página introdutória da rede em questão:

Figura 13 – Matador *Network – Travel Culture Worldwide*

Fonte: www.matadornetwork.com.

Talvez possa ser afirmado, diante do exame da imagem reproduzida, que a importância da rede *Matador.network* para os viajantes que a frequentam não reside apenas em suas sugestões de organização de roteiros: os artigos que envolvem conselhos de planejamento são apenas alguns dentro de um universo bastante amplo de temáticas, como já destacado. O que é representado em tal rede, como em outros espaços virtuais, são expressões

narrativas acerca das viagens que não se restringem simplesmente aos seus domínios práticos; elas acollhem em si, para posteriormente expor, as impressões, opiniões, reflexões, críticas ou angústias dos sujeitos-viajantes. Diante disso, há que se problematizar interpretações que consideram os processos de "coleta" ou aquisição de informações para o empreendimento de viagens como uma atividade meramente mecânica. O que ocorre é algo mais complexo, cada visita ou "viagem virtual" pode funcionar como um dínamo, mais um "sopro de inspiração" para a efetuação dos deslocamentos, uma vez que ideias e sentimentos são ali partilhados junto com dados de ordem prática como o "gasto médio diário" em determinada destinação.

Seguindo uma vez mais a compreensão não ortodoxa de Barreira (2012) acerca da noção de narrativa proposta por Benjamin (1994), é possível dizer que estes espaços virtuais conformam-se como suportes de expressão das modalidades contemporâneas de narrativas, trazendo consigo as possibilidades de oferecimento de aconselhamentos – as qualidades práticas e utilitárias da narrativa, destacas por Benjamin – e, igualmente, suas "morais", seus "ensinamentos", que ultrapassam os registros concretos ou práticos da viagem, implicando a mobilização de sentimentos e afetos, de um "imaginário viático", se assim puder colocar. Para execução de suas jornadas, sujeitos como Ceci, Benny e Marc precisam de referências estruturais – tais como os destinos em si, os sistemas de transporte e hospedagem, o orçamento etc. – tanto quanto referências de ordem cultural, como motivações, sentimentos, afecções, percepções. O espaço virtual, assim, aparenta promover mediações entre os dois conjuntos de referências citados, sendo por isso demasiadamente reducionista o seu entendimento como um simples repositório de dados, notícias e informações que podem ser apreendidas de forma "desencarnada".

Se as narrativas de viagem em outrora (ASSUNÇÃO, 2012; ROCHE, 2003) não arrefeciam as propensões à execução de uma viagem física ou corpórea, o mesmo pode ser dito agora. O incremento das tecnologias de informação e comunicação, o avizinhamento virtual do mundo, o estabelecimento da co-presença a despeito das distâncias geográficas, não se opõem aos deslocamentos tradicionais, ou seja, concretos no sentido das movimentações dos corpos. Como Urry (2003, 2007) pontua, tais desenvolvimentos trabalham não sob uma lógica de substituição, mas de complementariedade ou suplementação destes trânsitos primeiros. A atuação de Marc, Benny ou Ceci frente a estas tecnologias são exemplos dessa estreita relação entre os périplos físicos e virtuais, suas práticas no *cyberespaço* assemelham-se – novamente dialogando com Benjamin (1994) – as de um *flanêur:* comunidades virtuais ou *sites*, portanto, tornam-se espaços para uma movimentação errática, curiosa, vagabunda,

que, no limite, informará as perambulações desses sujeitos nas ruas, becos ou passagens que compõem seus futuros destinos.

4.4 A rota como *patchwork*

Já evoquei, em outros momentos deste mesmo capítulo, as noções de "espaço liso" e "espaço estriado" (DELEUZE; GUATTARI, 1997) na tentativa de melhor elucidar os processos de constituição dos *projetos de viagem* e de *fabricação de rotas ou roteiros* mobilizados por meus interlocutores. É sabido que os citados espaços não se definem por uma oposição simples, eles misturam-se, envolvem-se, promovem múltiplas passagens de um a outro, são partícipes, portanto, de uma interação variável por excelência. E no sentido de pensar a complexidade das relações entre o "liso" e o "estriado", por exemplo, os pensadores franceses fazem uso de *modelos*, talvez sendo o tecnológico, baseado na tensão entre *tecelagem* e *tecedura*, algo que sirva também à reflexão acerca da dinâmica produtiva dos trajetos de viajantes como Benny, Marc e Ceci.

Para Deleuze e Guattari (1997), o tecido relaciona-se, por suas delimitações de urdidura (tecelagem), a um espaço fechado, estriado, pois, embora possa ser virtualmente infinito em comprimento, é limitado em termos de largura. No entanto, a *tecedura* que é a ação de criação de uma *colcha de retalhos* – uma atividade de acréscimos sucessivos e, porque não, infinitos ao tecido – guarda intimidade com a ideia de abertura, configurando um espaço onde o caráter do "liso" predomina. A produção de uma jornada de longa duração e que objetiva fazer-se de forma independente, lembra-me a relação complexa exposta por este modelo tecnológico. A tecelagem diz respeito às dimensões de planejamento, de ordenamento prévio, que não podem ser prescindidas, tais como os arranjos orçamentários e os esforços para aquisição e regularizações de vistos, passaportes e vacinas, por exemplo. Contudo, o aspecto da tecedura também se faz presente, para além das prescrições que envolvem uma jornada existe um nível de *inventividade* – pelo menos no que diz respeito às experiências aqui apreciadas – que é tomado como algo fundamental por parte dos sujeitos viajantes.

A importância da imagem da *colcha de retalhos*, em sua realização criativa sobre a superfície do tecido, aplica-se – igualmente – a um roteiro, ou rota, que é modificado em pontos de paragem a partir das informações (que, como visto, não se restringem a meros dados práticos, mas que englobam também ideias, o "imaginário viático" sobre o qual fiz menção) adquiridas por meio da frequentação de canais de partilha de experiências, ou para voltar à noção benjaminiana, de narrativas de viagem. O acesso a tais narrativas, assim, pode

implicar alteração – extensão, radical mudança ou mesmo redução – de um trajeto ou roteiro: a *flanêrie virtual* – ou a "ciber-flanêrie"[112], termo de Lemos (2001) – permite, em grande parte, a emergência de uma rota trabalhada sob a rubrica do *patchwork*. Obviamente, o sentido de um "roteiro menor" – produzido por Ceci, por exemplo, no bojo de uma leitura de um guia em forma de livro – também se relaciona com a disposição ao *patchwork* em questão, o que implica, por fim, a necessidade de se pensar a *flexibilidade* como componente incontornável para a compreensão da prática viática de sujeitos como Benny, Marc e Cei.

4.5 Ritmos

Em seu livro "A Estrada", publicado em 1907, o escritor americano Jack London – de forma reconhecidamente autobiográfica – representa as dinâmicas de deslocamentos de sujeitos desempregados no contexto da crise econômica que assolou os Estados Unidos no ano de 1894. A obra, composta por vários contos, assim, tematiza a prática da viagem enquanto possibilidade de se encontrar emprego ou sobreviver de uma "mendicância errante" em distintas cidades e regiões do país. Com uma narrativa afeita ao detalhe, London confere clareza às estratégias de abordagens aos moradores locais mobilizadas pelos viajantes – também conhecidos como *hoboes*[113] – com objetivo de conseguir comida ou algumas moedas

[112] A relação cada vez mais simbiótica entre o "espaço da cidade" e o "novo espaço cibernértico" é assinalada por Lemos (2001) como um dos traços mais marcantes da atualidade. De acordo com esta consideração, talvez seja possível – como o fez o citado autor – pensar a navegação pela *internet* como uma espécie de exercício de um *ciber-flanêur* em um "mar de dados". Ou seja, não apenas sobre os espaços físicos, mas também tocando as malhas virtuais, o flanêur se move hodiernamente. Vagar pela cidade ou errar pelo espaço virtual, portanto, são ações que parecem guardar certas similitudes: há um "deixar de marcas", há uma impressão de traços próprios, de apropriações cotidianas, em ambas experiências. A errância dos *clicks*, afetada por seduções e desvios, como acontece na prática da deambulação do poeta citadino, é um dos elementos que podem fabricar a citada aproximação: tanto quanto o flanêur, o ciber-flanêur vivencia um espaço relacional, reconstruído sem cessar, não obstante os "mapas" ou "direções" oferecidos.

[113] No prefácio de "A Estrada" (2008, p. 9-11), o historiador Luiz Bernardo Pericás busca apresentar algumas possíveis origens para o termo *Hobo*. Segundo Pericás, há quem afirme que o nome é uma corruptela do termo *hoe-boy*, que designava o ajudante na fazenda; para outros pesquisadores, no entanto, *Hobo* pode ter originado-se da saudação *Ho, Boy!* Outras duas teorias ainda são ressaltadas pelo historiador: a primeira é de que outro cumprimento, *Ho, beau!*, é fundante do termo e a segunda diz respeito a ideia de que *Hobo* pode ser uma abreviação da expressão *homeward bound.* Assim como a origem da palavra, o local de surgimento desses sujeitos é também apontado como enigmático – Hoboken, Houston e Bowery, são exemplos explicativos –, o que não impede a tomada de pelo menos um consenso: *Hobo* expressa mobilidade, muitas vezes uma necessária mobilidade laboral, relacionando-se intimamente com a consolidação dos caminhos férreos nos Estados Unidos. Na literatura sociológica, de forma mais específica, o *Hobo* foi objeto de interesse de Nels Anderson, um sociólogo americano de ascendência escandinava, que viu em sua própria biografia familiar as experiências de trânsito laboral formarem-se como determinantes, sendo estas algumas das motivações mobilizadas para empreender o estudo – sob o abrigo da Escola de Chicago – que resultou na obra *The Hobo: A Sociology of the Homeless Man* (1923). Para Anderson, o *hobo* é uma figura tipicamente americana como o *cowboy*, nascido na mesma condição histórica que o último: no bojo de um mercado laboral que dele necessitava. No entanto, para o sociólogo, o *hobo* distingue-se de outros andarilhos ou trabalhadores itinerantes por ter um aguçado senso de curiosidade e forte sentido cosmopolita, ele é um leitor ávido, de mente ativa, exímio observador e conhecedor

para continuar seu périplo por melhores condições de existência. São igualmente interessantes, em minha opinião, as descrições feitas pelo autor que concernem aos encontros vividos com outros tantos *hoboes*, implicando reflexões acerca de questões como "solidariedade", "conflito" e "prazer" no bojo de suas viagens.

No entanto, o que gostaria de aqui destacar com maior ênfase é a vinculação do deslocamento ou da viagem com noções como as de *tempo* ou *ritmo*, o que necessariamente traz à baila análises sobre "como os deslocamentos são concretamente efetuados". No contexto assinalado por London, a ferrovia é o *lócus* privilegiado do movimento, são os vagões *Pullman* que cumprem a função de deslocar os sujeitos, mesmo que tais viagens passem ao largo de sensações de conforto ou segurança: London e seus companheiros, pela escassez material, viajam sob a lógica da ilegalidade, localizando-se ora sobre os vagões do trem ora abaixo destas estruturas, sempre buscando burlar as ações de fiscalização. Não obstante tal risco, as ferrovias "entrelaçavam" várias regiões dos EUA, oportunizando paragens, desacelerações e retomadas de trens quando as possibilidades de "exploração" de uma cidade eram finalizadas. Esse caráter rítmico do deslocamento, esse pensamento sobre como se deslocar – que se relaciona com limitações econômicas, mas também com um estilo próprio de mobilidade, com uma certa aquisição de sentido para além do fato de mover-se de "cá para lá" - é o que agora passo a apresentar tendo como referência os discursos de meus interlocutores.

Durante uma de minhas conversas com Ceci, esforcei-me por entender de que maneira ela dispunha-se a viajar. Eu buscava compreender, em um primeiro momento, suas opções em termos de transporte, mas o que se revelou em seguida foi uma exposição de motivações para a eleição de determinados meios de transporte em detrimento de outros que, de modo algum, restringia-se apenas a questões orçamentárias. Em outras palavras, para a jornalista, o ato de viajar utilizando-se de trem, avião ou caronas, trazia consigo distintas formas de valorização do deslocamento que repercutiam, também, no sentido mais amplo de sua viagem. Assim, ela me relatou que para sair da Austrália, via de regra, utilizava-se do transporte aéreo: no intuito de percorrer longas distâncias, o avião – segundo Ceci – era o meio mais rápido e, por vezes, com menor custo para alcançar a região de onde sua viagem, efetivamente, iria começar.

---

das dinâmicas cidades que frequenta, sabe como "entrar" e como "sair" de cada uma delas. Exemplo de sua capacidade adaptativa é a variedade de empregos que ocupa em sua trajetória de vida, o que implica uma disposição para manusear diferentes ferramentas de trabalho e compreender rotinas laborais plurais. A presença do *Hobo* na sociedade americana, por fim, foi tão presente que Nels Anderson observa a instituição de espaços nas cidades que em grande medida foram ocupados por esses andarilhos, tais espaços ganharam, inclusive, a alcunha de *Hobohemia*.

Centrando-se, especificamente, sobre sua experiência no continente europeu, a jornalista afirma:

> Para chegar a Londres, obviamente, eu utilizei um avião. Navio era impensável! Nem sei se fazem esse trajeto... Mas quando desembarquei em Londres, quando fui viajar para outras cidades, preferi utilizar tudo menos avião. Mesmo sabendo que, em comparação aos voos internos na Austrália, os preços na Europa seriam bem melhores. Com avião você chega rápido ao destino, mas acho que não aprecia a viagem.

Considerando o exposto por Ceci talvez seja possível pensar, por parte da viajante australiana, certo reconhecimento do sistema aéreo enquanto instrumento de "desencaixe", enquanto "sistema perito"[114] (GIDDENS, 1991), que promove alterações no registro de interação entre aquilo que era considerado antes da ordem do "próximo" ou do "distante". O "encurtamento" do espaço e o "esvaziamento" do tempo, assim, fazem com que Europa e Oceania se "avizinhem", oportunizem mútuos acessos, amplos e rápidos. Contudo, uma outra questão pode ser derivada do discurso acima apresentado: para Ceci, a perda de referenciais de um "domínio local", própria das expressões de "desencaixe", parece contribuir para a desqualificação daquilo que, pelo menos aos seus olhos, configura-se como um ideal de viagem. O trajeto em avião não propicia uma interação com as paisagens locais, com os modos de vida ou mesmo com a temporalidade "nativa", algo já exposto por Ceci como uma das componentes mais caras ao seu estilo de viagem.

Opinião semelhante acerca da "pobreza de experiência", expressão inspirada livremente em W. Benjamin, presente nos transportes aéreos é manifestada por Benny:

> Como cidadãos europeus, temos facilidades em encontrar muitos voos baratos dentro do continente. Mas prefiro, dependendo do trajeto e do tempo que tenho para o percorrer, tentar "pegar" uma carona ou utilizar trens. Embora os trens não sejam, atualmente, as opções mais baratas. Mas eu gosto de ver a paisagem, observar quem entra e quem sai nas estações e conversar com outros passageiros.

De fato, a entrada das companhias aéreas de baixo custo, como a *Ryanair* e a *Easyjet*[115], no mercado de transporte aéreo proporcionou uma grande alteração nas dinâmicas

---

[114] Para Giddens (1991, p. 29), as fichas simbólicas e os sistemas peritos são mecanismos de desencaixe, o que – por seu turno – é compreendido pelo autor como um "deslocamento" das relações sociais de contextos locais de interação, sendo reestruturados "através de extensões indefinidas de tempo-espaço". Especificamente por "sistemas peritos", Giddens (1991, p. 35) pretende se referir a "sistemas de excelência técnica ou competência profissional que organizam grandes áreas dos ambientes material e social em que vivemos hoje". Já as "fichas simbólicas" são definidas pelo sociólogo britânico (1991, p. 31) como "meios de intercâmbio que podem ser 'circulados' sem ter em vista as características específicas dos indivíduos ou grupos que lidam com eles em qualquer conjuntura particular".

[115] De acordo com Almeida, Ferreira e Costa (2008), antes do processo de liberalização – que consistiu, entre os anos de 1987 e 1997, na entrada de novas companhias aéreas no mercado, caracterizadas por sistemas de

de procura e ofertas de viagem dentro do continente europeu, repercutindo na diminuição dos custos das passagens (ALMEIDA; FERREIRA; COSTA, 2008). Os efeitos da livre concorrência, portanto, foram aproveitados por um segmento de passageiros com "férias flexíveis", que não fazem uso de pacotes turísticos pré-programados e com disponibilidade de adquirir seus bilhetes aéreos sem a mediação de agências, na maioria das vezes por compras *online*[116]. Contudo, apesar do incremento de viagens proporcionados pelas empresas aéreas *low-cost*, o que parece continuar "em jogo" no que diz respeito aos trajetos feitos por avião é uma espécie de apartação da paisagem visitada que, no limite, configura-se como algo desvalorizado para determinados tipos de viajantes, como Ceci e Benny.

Ao contrário da viagem aérea, uma experiência sobre a qual não há muito a se dizer, como salienta Theroux (2010), uma vez que ela constitui-se, prioritariamente, sob o signo da regularidade – exceto quando não há um desastre, um grande atraso ou um sequestro, brinca o literato –, o movimento por meio de trens confere aos sujeitos uma maior sensação de incorporação à paisagem visitada[117]. A impressão de apartação diminui na medida em que mudanças concretas no cenário vivido são percebidas. Se os *encontros* com expressões locais apresentam-se como algo procurado e definidor da satisfação dos sentidos de viagem de sujeitos como Benny e Ceci, a preferência por um transporte tal como o trem

---

operação e gestão menos custosos – havia pouca concorrência entre as companhias aéreas tradicionais, uma vez que as tarifas eram determinadas a partir de acordos bilaterais entre Estados, o que impunha a figuração de rotas e aeroportos específicos, bem como tipos de aeronaves e frequência de voos para cada companhia. Reino Unido e Irlanda, com as citadas *Easyjet* e *Ryanair*, respectivamente, foram estados pioneiros na permissão de operação de voos em escala comunitária e não mais determinados por acordos unicamente bilaterais.

[116] O "modelo de negócio" (ALMEIDA; FERREIRA; COSTA, 2008) das companhias aéreas de baixo custo distingue-se daquele adotado nas companhias aéreas consideradas tradicionais, é essa especificidade administrativa o que permite a diminuição das tarifas e, consequentemente, um posicionamento competitivo por parte daquelas no mercado de transportes aéreos. Dentre os aspectos que conformam "modelo de negócio" em questão, cito alguns: a) venda de um "produto simples", o deslocamento, sem refeições de bordo, bebidas, aperitivos ou jornais oferecidos de forma gratuita; b) voos com uma só classe a bordo; c) não utilização de salas privadas no aeroporto para clientes considerados importantes; d) utilização de rotas diretas, com frequência elevada; e) campanhas de *marketing* agressivas e; f) operações efetuadas de e para aeroportos secundários, onde as tarifas aeroportuárias tendem a ser mais baixas.

[117] O desprezo de P. Theroux acerca das viagens aéreas aparece em muitas de suas obras. Contudo, penso que – especialmente – uma colocação bastante ácida sobre o tema, presente em "O Velho Expresso da Patagônia" (2010) e citada em "A Arte da Viagem" (2012, p. 39-40), merece ser reproduzida com justificativa de oportunizar a intensificação destas discussões sobre ritmos de viagem: "Não há muito a dizer da maior parte das viagens de avião. Qualquer surpresa é por força desastrosa, assim se define um bom voo pela negativa: não foi sequestrado, não caiu, não se vomitou, não chegou atrasado, não se ficou nauseado com a comida. Por isso se fica agradecido. A gratidão provoca um alívio tal, que a mente fica em branco, o que é adequado, porque um passageiro de avião é um viajante no tempo. Ele entra num tubo alcatifado que cheira a desinfetante e aperta o cinto de segurança para regressar a casa, ou para partir dela. O tempo é truncado ou, pelo menos, deformado: o viajante parte de um fuso horário para emergir noutro. Desde que entra no tudo e, desconfortavelmente sentado, apoia os joelhos nas costas do assento da frente – desde o momento da partida -, a sua mente concentra-se na chegada. Isto é, se estiver no seu juízo perfeito. Se olhasse pela janela, não veria mais do que a tundra de uma camada de nuvens e, por cima dela, espaço vazio. O tempo é brilhantemente cego: não há nada para ver".

não causa surpresa alguma. O *ritmo do avião*, pautado pela velocidade e por um tipo de "cegueira" produzido pelo caráter regular de toda viagem aérea (passaporte, *check-in*, serviço de bordo, apagar das luzes, acender das luzes, aterragem etc.), opera distante daquele que se faz sobre os trilhos, por exemplo, mais "encarnado" no que diz respeito aos locais por onde se passa e mais "aberto" à imprevisibilidade de encontros ou a surpresas, mesmo que de natureza climática ou geográfica.

Ainda sobre as singularidades dos *ritmos ferroviários*, é válido destacar sua importância e alargado uso entre viajantes que objetivavam conhecer uma ampla variedade de lugares e pessoas (outros viajantes ou não), sobretudo, antes do estabelecimento das empresas aéreas *low-cost* na Europa. O *Inter-Rail* – consistindo na compra de um bilhete de trem, tipo passe, com validade de um mês e que dava acesso aos principais percursos ferroviários europeus – é um bom exemplo. Segundo Santos (1999), tais viagens foram bastante populares até meados dos anos 1990, caracterizando-se, por vezes, como uma verdadeira experiência ritual para os jovens da época que buscavam conhecer outros países, culturas e também travar relações com uma pluralidade de sujeitos. Somava-se a isso a oportunidade de poder fazer, diante dos "nós" da rede ferroviária, um roteiro independente, particular, com estilo próprio, aproveitando-se das inúmeras possibilidades de "entrada" e "saída" daquilo que a pesquisadora chamou de "labirinto férreo"[118].

Todavia, como pôde ser observado na fala de Benny, os trens ou a experiência *Inter-Rail* – principalmente para sujeitos oriundos de países fora da "zona do euro", como mais tarde salientará Marc – constituem-se como formas de deslocamento não tão de baixo custo, o que implica a composição de um obstáculo para viajantes que querem permanecer em trânsito por longos períodos e que, por isso mesmo, esforçam-se por considerar atentamente os contornos de seus orçamentos para viagens. Portanto, diante do exposto cabe uma pergunta: se os trens não se apresentam como opções amplamente acessíveis e os aviões reservam para si o citado caráter de impessoalidade e apartação na feitura de seus trajetos, que

[118] Segundo Santos (1999, p. 13), a "rede ferroviária utilizada nas viagens de *Inter-Rail* resulta da união de um conjunto de 27 companhias de caminhos de ferro mais a companhia marítima (AND/HML). A dimensão desta rede é inquestionável e a sua estrutura muito se assemelha a um labirinto. Não o clássico, com uma entrada, um centro e uma saída, nem o maneirista com uma entrada e várias saídas potenciais se bem que apenas uma é verdadeira, a rede parece sim estruturar-se como o rizoma de Deleuze e Guattari, com várias entradas e outras tantas saídas". Tal caráter labiríntico estimula um percurso que contraria o pré-estabelecido, podendo ser construído de forma arbitrária, ao sabor das preferências ou opções dos viajantes. Obviamente, aqui não descartamos a possibilidade de serem instituídas discussões acerca dos limites de viagem resultantes da própria estrutura da rede férrea, privilegiando determinados lugares e "esquecendo" outros tantos, mas o que aparece como central para esta reflexão é fato de se poder elaborar um roteiro, inclusive, no bojo do próprio trânsito.

outros meios poderiam ser utilizados por viajantes em seus percursos? Em outras palavras, que outros ritmos poderiam ser experienciados pelos viajantes em questão?

As caronas foram mencionadas por Benny como uma alternativa à impessoalidade do avião e à carestia do trem. Concordando com o economista inglês parece situar-se Marc, tanto em seus périplos pela América do Sul quanto pela Europa, o surfista carioca frisa a prática da carona como um dos principais constituintes de suas experiências de viagem:

> Na América do Sul, apesar dos avisos que recebi, percorri alguns trechos de carona. Algumas pessoas que conheci diziam que era perigoso, arriscado, mas para mim era apenas uma maneira rápida e barata de se chegar ao lugar que queria. Muitas vezes tive conversas agradáveis, conheci um pouco do lugar que visitava por meio disto. Já na Europa a carona é mais comum, mais fácil de se conseguir, as pessoas não têm tanto medo e existem até *sites* que as organizam. Mas se não quisesse usar o *site*, bastava ir para uma estrada ou rodovia e levantar uma plaquinha com o destino... Fiz muitas viagens assim.

A carona, desse modo, cumpre uma função de deslocamento que condiz, via de regra, com a realidade orçamentária dos viajantes em questão. Se considerarmos os preços, sobretudo, de bilhetes aéreos e ferroviários que são emitidos nas vésperas das realizações das viagens é perceptível uma diferença considerável. Como Marc, Benny e Ceci fabricam uma empreitada viática que se abre, também, as casualidades, que é flexível, volátil no que diz respeito aos planos, as "decisões de véspera" por mudanças de itinerário são comuns, o que reforça o valor da carona enquanto possibilidade de transporte. A forma espontânea de se "pedir" uma carona indo às margens de uma rodovia talvez igualmente possa sinalizar um desejo de espontaneidade no que se refere à concretização do trânsito, da viagem. É nesse sentido que a carona pode transformar-se em um evento, um encontro, uma experiência de interação em movimento que ultrapassa em valor o simples deslocamento: "bater papo" ou "conversar" e, através disso, sentir-se um pouco mais incorporado aos cenários visitados são também "objetos" de valorização no percurso destes sujeitos.

Especificamente na Europa, diante das dificuldades econômicas vivenciadas por jovens de países como Portugal e Espanha, por exemplo, as caronas configuram-se como imprescindíveis oportunidades de deslocamento. Dentro dessa perspectiva é que os *sites* citados por Marc ganham corpo, abrigando sistemas de oferecimento de caronas ou partilha de carros. Um dos principais sítios virtuais para tal prática atende pelo nome de *Blablacar*[119]*:*

[119] Segundo a definição contido em seu próprio *site* (http://www.blablacar.pt/blog/quem-somos-nos), o *Blablacar* é uma "comunidade de confiança**,** composta por condutores e passageiros que partilham as suas viagens de carro reduzindo assim os nossos custos. Juntos criamos uma nova rede de transportes alternativa, composta por particulares, que transporta mais de 2 milhões de passageiros por mês. Para além de um serviço de apoio aos nossos membros dedicado, dispomos ainda de um *site* moderno com funcionalidades avançadas (que se encontra também disponível como aplicação para Android e IOS), e da maior comunidade de membros para

a oferta e a aquisição da carona são estruturadas por contatos diretos entre o condutor e o passageiro interessado, ao trocar mensagens os envolvidos organizam horários e lugares de encontro, bem como acordam o preço pelo percurso a ser efetuado. No intuito de garantir o recebimento do montante acordado um código é gerado, sendo a cessão deste por parte do passageiro ao condutor a garantia de que o motorista receberá, mediante apresentação à gestão do *site*, o valor combinado. Há, portanto, uma agência - neste caso - que confere maior "legitimidade" a tal prática, associada em outros tempos aos destacamentos *hippies*, por exemplo.

Contudo, mesmo diante da "legitimidade" e, consequente, "formalidade" de um sistema de caronas mediado por um terceiro, vários viajantes com os quais mantive contato, inclusive Marc, reconhecem a ação da carona como uma possibilidade de conhecer novas pessoas, uma vez que no sentido de diminuir os custos da viagem a mais de uma pessoa é oferecida a carona. Deste modo, um mesmo trajeto pode ser partilhado por três, quatro ou mais pessoas, dependendo do carro em questão, o que oportuniza o acesso a histórias e biografias distintas, podendo ou não gerar interlocuções que se espraiam para além da vivência coletiva de um simples deslocamento. Outro fator que atribui qualidade ao trânsito por caronas, apontado por mais de um interlocutor, é a possibilidade de paradas serem feitas, culminando na apreciação, por exemplo, de paisagens naturais ao longo do caminho ou mesmo em "aventuras culinárias". Novamente, a cadência distinta do ritmo da carona, combinada com a partilha de custos, opõe-se à velocidade do aéreo ou ao alto preço do férreo. O sentido de uma fruição mais vagarosa e de uma interação com outros sujeitos, viajantes ou moradores locais, que ocupa lugar central no sistema de valorização das viagens efetuadas por Marc, Benny e Ceci, encontra uma posição privilegiada no "pedir" carona.

Até agora, as interpretações aqui mobilizadas disseram apenas respeito aos processos de alcance de destinos, ou melhor, reportaram-se às maneiras escolhidas preferencialmente por meus interlocutores para se chegar a um país, cidade ou localidade que gostariam de explorar. Mas uma vez tendo atingido o destino, uma vez tendo conseguido situar-se no cerne de um lugar, que estratégias de deslocamento seriam materializadas por parte destes viajantes? Esta foi uma pergunta dirigida à Ceci durante o período em que estivemos juntos na região da Andaluzia, na Espanha. De pronto, duas possibilidades tomaram forma em seu discurso: a primeira referia-se ao uso dos transportes públicos

---

partilha de carro a nível nacional e mundial (e que está em rápido crescimento). A *BlaBlaCar* já revolucionou a forma como milhões de europeus se transportam diariamente que é agora mais econômica, mais social e mais 'verde'!" .

presentes em uma cidade ou região; já a segunda era concernente à importância da "caminhada" como estratégia de exploração do lugar visitado.

Segundo a jornalista australiana, deslocar-se por meio de ônibus, por exemplo, em uma cidade ainda desconhecida, onde os habitantes não demonstram tanta intimidade com os idiomas falados pelos visitantes, pode soar – em um primeiro momento – como algo extremamente desafiante, por vezes até assustador. No entanto, afirma ela, este receio de não chegar ao local desejado ou mesmo perder-se durante um trajeto faz parte da própria dinâmica do tipo de viagem por ela empreendida, notadamente marcada por ideais como os de "exposição" e "independência". O transporte público, desse modo, é concebido em sua aliança com incontornáveis processos de comunicação que devem ser estabelecidos: é preciso perguntar – aos recepcionistas dos lugares de hospedagem, aos outros passageiros, aos condutores etc. –, é preciso comunicar-se para adquirir informações e repetir a ação outras tantas vezes para verificá-las, o que engendra os *contatos* e *interações* perseguidos também enquanto ideais de viagem.

Para a antropóloga Janice Caiafa (2007, p. 89), "no transporte coletivo urbano gera-se um espaço muito singular de comunicação", indivíduos completamente estranhos entre si dividem um percurso que muitas vezes pode ser longo, durar um considerável tempo. Nessa situação de proximidade, processos comunicacionais tendem a se instituir e mesmo quando não se materializam em termos de fala, ações de mútua observação, de "troca de olhares", tem lugar em tais espaços. Essa variedade de estímulos, voltando à narrativa de Ceci, é por ela apreciada: é essa possibilidade de aproximar-se do estranho por meio da observação ou da instituição de diálogos, a despeito de barreiras linguísticas, o que faz com que o risco de se perder na cidade, ou tomar uma condução equivocada no que se refere ao destino desejado, perca intensidade. A descentralização do receio de perder-se, portanto, ocorre na medida em que ocasiões de aproximações, interações e tentativas de compreensão de lógicas e modos de vida locais se apresentam nos transportes públicos.

Ainda sobre os estímulos experimentados por viajantes no uso de transportes públicos, Marc depõe:

> Os táxis são caros porque, na maioria das vezes, apenas eu estou fazendo aquele percurso. Além disso, nos transportes coletivos posso sempre pedir informações a um número grande de pessoas... Pessoas que moram no lugar em que estou ou pessoas que estão na mesma situação que eu: viajando. Outra coisa que gosto muito de fazer é reparar em como as pessoas se vestem, o que levam em suas mãos... Também procuro experimentar uma ou duas palavrinhas na língua local, quando sinto dificuldade de falar o inglês.

Ao comparar táxis e transportes coletivos, o surfista carioca talvez se aproxime da reflexão de Caiafa (2007, p. 89) que toma os últimos, em algum grau, como ferramentas de "dessegregação". Fazer um percurso, solitariamente, por meio de um táxi é também compartimentalizar-se, segregar-se, isolar-se da fruição de possíveis diálogos mais alargados, para além da relação bilateral passageiro/condutor. "Por conduzir e distribuir pessoas, levando-as para longe de suas vizinhanças", assim afirma a citada autora, o transporte coletivo "cria acesso", "expõe as pessoas ao contato", o que parece ser justamente o que Marc pretende precisar em sua fala. À vista disso, o que se configura como fundamental no uso de ônibus e demais transportes coletivos, por parte dos viajantes em questão, é algo que ultrapassa a dimensão econômica: não apenas no sentido de seguir um plano orçamentário é que eles são escolhidos como operadores de deslocamento, há aqui acrescido o valor da "exposição", da "abertura" ou do "contato".

Gostaria, para finalizar esta discussão sobre os traslados efetuados de modo coletivo, de expor mais uma questão: ao depararem-se com o *outro* nos ônibus, metrôs ou bondinhos que promovem as deslocações dentro das cidades visitadas, talvez uma experiência de "desterritorialização" encontre lugar na vivência dos sujeitos viajantes. Como Deleuze (1974) sinaliza: diante de *outrem,* identidades são desestabilizadas, outros "mundos possíveis" são apresentados. Ao observar os modos locais, como os habitantes se vestem, o que trazem consigo, Marc eventualmente pode pensar sobre si e sobre como vive em apenas um dentre outros tantos "mundos possíveis". Se retornarmos às motivações apontadas por Ceci para empreendimento de viagens de longa duração, explicitadas em sessão anterior desta tese, constataremos que para a viajante sua jornada constitui-se como um instrumento de compreensão de si e do mundo, o que passa – necessariamente -, em sua experiência, por esse "confronto" com a alteridade. O transporte público, desta forma, seria mais um dos espaços de "confronto com o outro" presentes nos trânsitos destes sujeitos viajantes[120].

Como frisado, a *caminhada* foi a outra estratégia privilegiada apontada por Ceci para se deslocar nas localidades visitadas:

[120] Também dialogando com G. Deleuze, Caiafa (2007, p.93) explicita a relação entre alteridade e mundos possíveis no bojo daquilo que conforma a cidade, como as referidas viagens em transportes públicos: "Como diz Deleuze (1974, p. 317), 'o mundo possível expresso existe perfeitamente, mas não existe (atualmente) fora do que exprime'. O mundo possível existe expresso pela presença de outrem. Um semblante espantado, explica Deleuze, me mostra um outro mundo espantoso que eu não conheço. Outrem, ao 'povoar o mundo de possibilidades, de fundos, de franjas, de transições', me permite experimentar um mundo de espanto ou tranquilidade, quando agora eu mesma não estou espantada nem tranquila. Posso vir a ficar, se for verificar esse outro mundo, realizar o mundo possível. Por enquanto, 'o expresso não existe fora do que o exprime', da presença de outrem. Uma fascinação das cidades é o vislumbrar desses possíveis na efervescência da variedade de outros, no confronto com a diversidade que nos apresenta outras vidas, outros mundos desconhecidos".

> Usar os pés é meu transporte favorito! Muitas vezes não me importante com a distância, andar é sempre importante porque nos oferece a possibilidade de parar, observar... Calçadas, edifícios, praças... Tudo isso pode ser encontrado em um passeio a pé pela cidade, coisas que, às vezes, nem estão indicadas nos guias ou mapas... É bom caminhar por um lugar sem ter hora certa para chegar a um destino ou mesmo não ter destino certo.

Apreço semelhante pelas caminhadas também é presente nas colocações de Marc:

> Caminhar e, claro, se perder pela cidade é o melhor jeito de conhecê-la, essa é minha opinião. Andando você encontra lugares muito interessantes, fora do circuito turístico... Bares e restaurantes com comida local, paredes com grafittis, lugares para sentar e relaxar fora da confusão do centro das cidades turísticas... Eu, por exemplo, se tiver que ir ao mesmo ponto mais de uma vez, como numa estação de trem ou em um banco, vou sempre preferir ir a pé e fazendo caminhos diferentes, em cada caminho existe algo novo para ver.

Na fala de Ceci um ritmo de deslocamento por uma localidade qualquer que é pautado pela velocidade torna-se mais uma vez objeto de interpelação. É o *ritmo dos pés*, em sua opinião, marcado por uma maior cadência, o que pode propiciar uma fruição "vagarosa" daquilo que a cidade oferece. E o que a cidade oferece, ainda trabalhando em diálogo com a jornalista australiana, passa ao largo dos monumentos ou espaços indicados pelos discursos instituintes da prática turística. Caminhar, portanto, é também poder parar e observar o cotidiano, diminuir deliberadamente uma "marcha" para aproveitar o que causa afetação, o que seduz o viajante, algo que não necessariamente está inscrito no conjunto de "coisas e lugares a se ver" que figura em guias impressos, virtuais ou brochuras de propaganda turística. Não ter um destino certo, desmobiliza a pressão do tempo ao passo que oportuniza, igualmente, a emergência de outros "objetos de olhar", como os "novos" edifícios, parques ou calçadas mencionados por Ceci.

Reflexão muito próxima ao exposto pode ser derivada da análise da fala de Marc: o discurso turístico instituinte, aquilo que conforma o circuito regular que comporta a experiência turística considerada convencional, é questionado. No entanto, o depoimento de Marc abre ainda uma outra importante temática de discussão, que concerne à uma ação sobre a cidade, sobre seus mapas e orientações de consumo, que não se restringe propriamente aos usos regulares. Se há, por exemplo, para Marc um destino a ser alcançado, tal destino será alcançado a partir de percursos diferentes: é objetivo chegar a um lugar, mas – igualmente – é objetivo experienciar o que a cidade propõe, e isso é feito a partir da elaboração de caminhos próprios. Essa discussão, é válido rememorar, esteve presente em outros momentos dessa tese, o que implica dizer que o caminhar, ou o andar, é mais uma das mobilizações efetuadas pelos sujeitos viajantes aqui apresentados em suas buscas por operacionalizar as noções de

"independência", "liberdade" ou de crítica ao chamado "turismo convencional" decantadas em seus discursos.

Dito de outro modo, embora tal discussão tenha localizado-se também em outras sessões deste trabalho, uma apreciação da caminhada, de forma mais detida, justifica-se porque ela configura-se como um dos principais elementos de desestabilização de uma prática turística informada unicamente por espaços citadinos "racionais" e "planificados" (CERTEAU, 1994). A "cidade-conceito", de que nos fala Certeau (1994, p. 174-175), guarda em si – em minha opinião – também uma "cidade-turística", que como a primeira se degrada pelas "práticas microbianas, singulares e plurais" de sujeitos que se propõem a viajar negociando ou esquivando-se de mediações institucionais. Esse tipo de turismo, que procura fazer-se de uma forma menos racional, talvez se materialize, por excelência, "ao rés do chão", para me servir de uma outra expressão do historiador francês. Caminhar pela cidade, assim, é apropriar-se de um mapa urbano, é inserir nele novos traços ou mesmo intensificar ou abrandar outros tantos já ali presentes: isso é, precisamente, o que Ceci fez diante da aquisição do guia *Lonely Planet*, por exemplo.

Nesse sentido, as expressões de "retóricas ambulatórias" (CERTEAU, 1994, p. 179) devem ser consideradas fundamentos das experiências de trânsito de viajantes como Benny, Ceci e Marc. "Figuras de estilo", ou melhor, um "estilo de viajar" vai se configurando no curso de suas "enunciações pedestres"; o *down,* a condição do "rés de chão", da roteirização "menor", parecem ser priorizados em detrimento do paroxismo dos "relevos monumentais" da cidade, que – no limite – engendrariam apenas a consolidação do *turista voyeur*, espectador. O *viajante caminhante,* desse modo, inscreve-se em outro registro: no das "práticas", no das "ocasiões", no das "operações", no da fabricação de "sulcos" no terreno da cidade-turística[121]. Para além do que é posto, a imagem do caminhante, da atividade errante no contexto das cidades, traz ainda uma outra questão: poderiam as atuações dos sujeitos viajantes, personagens desta tese, em alguma medida, serem tomadas como expressões de *flanêrie*?

[121] Sobre as possibilidades de "passos moldarem espaços", acerca das oportunidades dos caminhantes também tecerem lugares, M. Certeau (1994, p. 177) afirma: "Em primeiro lugar, se é verdade que existe uma ordem espacial que organiza um conjunto de possibilidades (por exemplo, por um local por onde é permitido circular) e proibições (por exemplo, por um muro que impede prosseguir), o caminhante atualiza algumas delas. Deste modo, ele tanto as faz ser como aparecer. Mas também as descola e inventa outras, pois as idas e vindas, as variações ou as improvisações da caminhada privilegiam, mudam ou deixam de lado elementos espaciais. Assim Charlie Chaplin multiplica as possibilidades de sua brincadeira: faz outras coisas com a mesma coisa e ultrapassa os limites que as determinações do objeto fixavam para o seu uso. Da mesma forma, o caminhante transforma em outra coisa cada significante espacial".

Particularmente, aceno um "sim" como a resposta mais indicada. Se a flanêrie, em sua "errância" ou "vagabundagem" pelas cidades, for compreendida também como um ato de produção de sentido, como assinala Lemos (2001), o "sim" talvez possa ficar um pouco mais claro. Se erra, se navega ou se viaja, no contexto especial de meus interlocutores, para também expor-se a determinados estímulos, para "ler" os espaços e igualmente para "escrever" sobre estes, mesmo que tais escritos nunca tomem a forma impressa, estruturando-se "somente" como experiências vividas. Nesse sentido, então, há em minha opinião uma aproximação entre o *flaneur* e os sujeitos viajantes como Marc, Benny e Ceci, uma vez que existe a partilha de um intenso interesse, de uma significativa curiosidade, por uma espécie de "poética do cotidiano", a despeito do fato de que para os citados viajantes a poética seja a de um cotidiano outro: a "poética de alhures". Não obstante tal diferença, os "letreiros esmaltados" das firmas de uma cidade (BENJAMIN, 1989), bem como seus muros, terraços de café ou sacadas, são objetos de atenção e, por conseguinte, consumo em ambas experiências[122] de deslocamento.

Para concluir, gostaria de retornar ao tema dos *ritmos*, sinalizando apenas que se nos transportes públicos há uma experiência rítmica aberta aos encontros, na caminhada a esse sentido de abertura ou exposição é adicionado o ritmo da serendipidade (LOPES, 2008), ou seja: da possibilidade de se encontrar "aquilo" ou "aquele" pelo qual não se esperava. Uma vez mais, aqui encontra lugar a distinção entre uma experiência turística racional e planeada, condizendo com uma imagem da cidade – ou da localidade visitada – também construída por discursos técnico-científicos, proponente de usos restritos, e uma experiência de viagem mais sensível aos estímulos presentes no cenário visitado, mais aberta às "práticas vividas" de um lugar, ao desejo por uma compreensão mais corporal, emocional e sensorial dos espaços frequentados em trânsito[123]. Da destituição da experiência planejada, que não deixa de poder

[122] É preciso deixar claro que o que aqui proponho não é uma total equivalência entre as duas experiências de mobilidade no espaço urbano. Apenas, a imagem do *flaneur* e, sobretudo, alguns aspectos de definição de sua prática configuram-se como valiosas pistas para pensar uma atividade turística que busca "abandonar-se" ao fluxo cotidiano das cidades visitadas, por exemplo, observando e tecendo interpretações acerca de suas rotinas, contingências e singularidades. Obviamente, um vasto número de distanciamentos entre os sujeitos viajantes aos quais me reporto e o *flaneur* presente na obra de C. Baudelaire e W. Benjamin pode ser elencado – a começar pelas diferenças entre contextos históricos ou mesmo pelas relações com a *multidão* (enquanto para os primeiros a ação de mistura vislumbra engajamento, para o poeta errante não há consubstanciação necessária entre ele e o coletivo) –, mas o que aparece como possível aproximação, novamente, é o ímpeto curioso diante dos "espaços da rua", da noção de "público", é a atenção destinada à vida social de um lugar, ao que é matéria do modo de vida local.

[123] A centralidade do movimento, da errância nas cidades, como parte das ações de produção de sentido empreendidas por viajantes como os que apresentei pode, talvez, ser melhor entendida se considerada a tensão trabalhada por Lopes (2008, p. 70), sob inspiração de H. Lefébvre, entre as "representações do espaço" e os "espaços de representação". Enquanto o primeiro termo diz respeito a um espaço planificado, construído de acordo com demandas do modo de produção dominante, numa mistura de técnica, ciência e ideologia, o segundo

ser equiparada à rotina, da instituição da serendipidade enquanto um dos principais ritmos condutores dos trajetos de viagem aqui descritos – que tem a caminhada como prática e metáfora – é que talvez possa ser ensaiado um certo, como propôs Lopes (2008) acerca da vida urbana, *reencatamento* do turismo.

concerne à dimensão das práticas vividas, dos sistemas de representação criados pelo trabalho dos próprios cidadãos. É na proximidade com esta última relação com o espaço que acredito se firmar uma prática turística ou de viagem que interpela o "instituído", a lógica dos monumentos ou da memória oficial, em prol de tentativas de uma maior conexão com o cotidiano local. Ainda tomando as reflexões de Lopes (2008) como base, essa conexão com as dinâmicas locais de um lugar se dá na medida em que o "logocentrimo" de uma cidade ou localidade sofre abalos, destituindo de preponderância "lugares urbanos de concentração do poder", forjando – então – oportunidades de esquiva no que diz respeito à imagem hegemônica da cidade. É dentro dessa perspectiva que o "periférico" ou os "interstícios" de um lugar são passíveis de experimentação por parte do viajante caminhante, o que resulta na emergência de outros encontros, outras vivências subjetivas, no lugar de visitação.

5 FRICÇÕES E AUTODENOMINAÇÃO

"Go on and close the curtains
'cause all we need is candlelight
You and me and the bottle of wine
gonna hold you tonight
Well, we know I'm going away
And how I wish, I wish it weren't so
so take this wine and drink with me
let's delay our misery".
(Save Tonight, Eagle-eye-cherry)

Antes de partir para Portugal, onde faria meu "doutorado-sanduíche" no Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, resolvi voltar uma vez mais a cidade do Rio de Janeiro. Era final do mês de abril do ano de 2013, quando lá desembarquei. A ideia era simples: eu iria começar, a partir de Lisboa, no mês de julho daquele ano, o que chamei de "perna europeia" do meu trabalho de campo e, enquanto isso não se efetivava, decidi por estabelecer-me novamente naquela cidade que foi, por muito tempo, o espaço privilegiado de minha investigação. Queria, com esse retorno ao Rio, retomar alguns contatos, fazer mais algumas observações e, sobretudo, perceber se algo havia mudado no cenário turístico local em termos de estrutura receptiva para "viajantes independentes de longa duração"; afinal, estava indo para Lisboa – que, de acordo com um sem-número de *blogs, sites* e publicações especializadas em turismo, por vários anos consecutivos figurava entre os principais destinos no que concerne ao tipo de viagem "objeto" de meu interesse.

Como de costume, ao chegar à cidade, tomei um "frescão", um ônibus que faz o translado entre o aeroporto do Galeão e a zona sul do Rio, rumo ao albergue – ou *hostel*, denominação utilizada, de forma mais especial, por profissionais do turismo e por aqueles consumidores que ainda não concebem o primeiro termo como uma expressão desvinculada de cargas pejorativas ou de sentidos de desqualificação – em que havia estabelecido o maior número de interlocuções entre hóspedes e funcionários. Sabia, obviamente, que os hóspedes com os quais travei contato não estariam mais ali, com exceção de um ou outro que poderia não ter resistido aos encantos próprios da "cidade maravilhosa" e, por isso, estendido sua permanência no lugar. No entanto, confesso que as esperanças, de fato, recaíam sobre a

possibilidade de encontrar funcionários conhecidos e, assim, retomar e aprofundar conversas de outrora.

Saltando do "frescão" numa das principais avenidas do bairro de Copacabana, tinha ainda que atravessar as duas quadras, já familiares, que separavam o ponto de ônibus da porta principal de meu destino. Todavia, diferentemente de outros tempos, esse pequeno trajeto não foi trilhado de forma ágil: minha mochila pesava um pouco mais – dessa vez, além de roupas, eu carregava livros, blocos de anotações e cadernos, fontes necessárias para que naquele período também revisasse a produção escrita que já possuía acerca do tema das viagens independentes, com o objetivo de apresentá-la, da melhor maneira possível, quando ingressasse no Instituto de Ciências Sociais em Portugal. Entretanto, não eram só essas "ferramentas laborais" que pareciam provocar certo desconforto, o pesadume também se fazia a partir de minhas angústias, de minhas dúvidas, de meus receios sobre o próprio andamento da pesquisa: E se, adentrando à recepção do albergue, não encontrasse nenhuma "cara" conhecida? Se não reconhecesse ali nenhum de meus interlocutores? Essas foram perguntas que me assediaram durante os dias que precederam meu embarque e ganharam maior intensidade na medida em que buscava cruzar as citadas duas quadras – naquele instante, compridíssimas duas quadras, diga-se de passagem.

A sensação de fazer parte de um episódio digno de Sísifo, no entanto, dissipou-se quando avistei, atrás do balcão da recepção, concentrado em seu computador, um dos funcionários com os quais mais havia dialogado em momentos de estadias anteriores naquele *hostel*. Seu nome era Sebastian, um argentino que desde 2010 viajava pelo Brasil, sempre "sobrevivendo" de trabalhos na área do turismo por ser um exímio manejador de línguas, para além do castelhano. Conhecemo-nos em 2012, no curso de uma de minhas longas temporadas como hóspede do lugar. Cumprimentamo-nos entusiasmadamente, eu estava realmente satisfeito por encontrar pessoalmente um eloquente interlocutor, e combinamos de conversar mais tranquilamente após seu expediente. Assim, fiz meu *check-in,* aguardei pelo horário de entrada nos quartos, por volta das 11h00min, e escolhi minha cama. Desfiz minha mochila, guardei meus pertences no *locker* de meu dormitório, troquei algumas palavras com um de meus *roomates* que também acabava de chegar e fui aproveitar um pouco da brisa carioca enquanto Sebastian terminava seu turno.

Por volta das 17h00min, retornei ao albergue e encontrei o argentino já me esperando com uma cerveja aberta. Nos aconchegamos em uma das mesas que compunham o bar do lugar e ele, de pronto, começou a me contar as novidades: perguntou-me se lembrava desse ou daquele funcionário, desse ou daquele hóspede, narrou algumas situações inusitadas

que sempre aconteciam nos albergues, reclamou um pouco de seu gerente e, por fim, anunciou – com um enorme sorriso no rosto – que a noite seguinte seria a sua última como trabalhador do *hostel*, pois tinha resolvido "voltar para casa". Ouvi com muita atenção seu anúncio e, como não poderia deixar de ser, me pus a perguntar sobre suas motivações para retornar à Argentina. Pensei, primeiramente, que problemas econômicos ou de saúde poderiam exigir a presença dele em sua cidade natal, pensei ainda que o recepcionista pudesse estar sentido falta de amigos e, especialmente, de sua família... Mas a razão específica por ele apresentada era inteiramente outra e, pelo menos para mim, bastante surpreendente: Sebastian havia apaixonado-se.

Afirmo ter ficado surpreendido não por não acreditar que as pessoas possam se interessar ou mesmo viver relações enquanto estão viajando. Ao contrário, segundo vários de meus interlocutores, isso é bastante comum. Assim, seduções, atrações, desejos, beijos, abraços e sexo são elementos presentes em grandes viagens tanto quanto passaportes, bilhetes de trens ou aviões, malas ou mochilas. A surpresa, desse modo, não residia no fato de um viajante se relacionar com um outro viajante ou mesmo com um habitante do local visitado, mas nos efeitos que tal sentimento tinha gerado em uma pessoa como Sebastian, um viajante já experimentado. Ele anunciava – isso ecoou por muito tempo em minha mente - voltar para casa porque, de acordo com suas próprias palavras, estava "cansado de dizer adeus".

***

Tomar as expressões de *mobilidade* como objetos de reflexão, alerta Cresswell (2006, 2009), não deve significar advogar pelo desuso de noções que remetem à ideia de *imobilidade*, tais como fronteiras, lugar, paisagens e territórios. Para o citado autor, as distintas formas de movimentação no mundo contemporâneo – de ideias, informações, bens e pessoas, por exemplo – envolvem relações de poder que não descartam a ação de instituições que oferecem obstacularizações à mobilidade. Se existe o incentivo ao turismo, onde as fronteiras tendem a ser abertas para receber este tipo de agentes móveis, existem – por outro lado – fluxos migratórios ilegais que "esbarram" literalmente em muros e arames: instrumentos de impedimento de um movimento não desejado. Dito de outra forma, mobilidade e imobilidade formam um complexo difícil de ser fragmentado, engendram relações íntimas, o que deve mobilizar por parte de qualquer analista certo cuidado ao se alinhar à uma postura que toma o "paradigma da mobilidade" (SHELLER; URRY, 2006) como algo novo e absoluto.

Especificamente no que concerne ao turismo, uma das principais expressões da mobilidade contemporânea (AUGÉ, 2010), é preciso dizer que o movimento em si, a viagem, somente realiza-se a partir da conexão de fluxos de diversas ordens. Para uma viagem acontecer, toda uma sorte de sistemas de transportes, de aparatos tecnológicos, de textos e ideias, de organizações ou instituições, e não apenas pessoas, é mobilizada (URRY, 2000). O turismo ou as viagens, portanto, figuram dentre os produtos e os elementos conferidores de sentido desses fluxos que, atualmente, se espraiam por diversas dimensões do globo. Diante do exposto, uma afirmação se faz mister: mesmo buscando atuar de forma independente no que diz respeito à feitura de seus deslocamentos, Marc, Benny e Ceci não operam suas movimentações sem prescindir de tecnologia, transporte ou informação, como visto. E também não o fazem, esse é o objetivo deste capítulo, de forma a desconsiderar determinadas "instituições imóveis", se assim puder a elas me referir, que permitem o exercício de sua mobilidade: como seus lugares de hospedagem.

Como o próprio título adianta, trabalharei aqui com a noção de *fricção*. Em um primeiro momento, ela me servirá para pensar aquilo que se refere às instituições de hospedagem utilizadas por meus interlocutores, lugares de paragem momentânea, de fricção de seus movimentos, de suas viagens, mas que sem eles estas mesmas não seriam possíveis de acontecer. O que Saint Phalle (2012) chama de "arquitetura de viagem" – os hotéis, as estalagens, as pensões, as pousadas etc. – aqui ganha importância. Na realidade, mais que os mencionados espaços de hospedagem, privilegiarei os albergues ou *hostels* como objeto de análise, uma vez que grande parte do deslocamento de meus interlocutores é cotejado por experiências de paragem nesses lugares. É importante adiantar que para sujeitos viajantes como os aqui apresentados, a "arquitetura de viagem" passa ao largo de ter apenas um sentido estrutural, os albergues – assim – configuram-se como espaços de expressão sociocultural e é, prioritariamente, sob tal perspectiva que pretendo abordá-los.

Alargando a ideia de que *fricção* se remete à parada de um movimento, gostaria de explicitar um segundo objetivo deste capítulo: refletir acerca dos eventos ou razões que são apontadas por meus interlocutores para a finalização de uma viagem. Neste segundo momento, portanto, trata-se de uma acepção de *fricção* que não é mais temporária e sim decisiva para a suspensão do período de trânsito de um sujeito, para o término de seu deslocamento. Interessante salientar, de antemão, que certos eventos que sinalizaram o fim das viagens de alguns de meus interlocutores foram narrados como pertencendo à ordem do acaso: ou seja, diferentemente das *fricções* no sentido de instituições de hospedagem, que devem figurar – pelo menos minimamente – no horizonte de preocupações de qualquer

viajante, esta última compreensão do termo se presta também às intercorrências que podem vir a acontecer durante o período de viagem com os próprios viajantes, com membros de sua família e amigos próximos ou mesmo a ocorrências relacionadas a cenários políticos e econômicos mais amplos, como situações de guerra ou desemprego envolvendo os países de origem dos viajantes.

Por fim, para além de pensar os sistemas de hospedagem e o retorno aos seus países ou cidades de origem, há um terceiro objetivo neste texto que é o de refletir acerca das *autodenominações* elaboradas por Marc, Benny e Ceci considerando suas experiências de viagem. Dito de outra forma, interessa-me conhecer e compreender por quais critérios tais viajantes caracterizam sua prática: se colocam-se à margem da imagem do turista, buscando classificar-se a partir de termos que marcam uma distinção, como mochileiros ou *backpackers;* se, em algum momento, descrevem-se como turistas, por exemplo e; qual o sentido para cada um residente na utilização destes termos. Essa última questão, como será visto mais detalhadamente adiante, é fruto de uma inquietação que me acompanhou durante boa parte dessa pesquisa, a da sensação de que termos como *backpackers* ou mochileiros são muito mais conferidos exogenamente, por agentes públicos ou atores do mercado turístico, que mobilizado propriamente entre os sujeitos viajantes. Há, assim, uma espécie de "prestação de contas" neste capítulo no que diz respeito à sensação descrita.

5.1 Apresentando um *hostel*

Como descrito, conheci Marc e Ceci em albergues. No caso do primeiro de meus interlocutores, apenas para recapitular, nosso encontro teve lugar em um *hostel,* pertencente a uma famosa cadeia argentina especializada neste tipo de alojamento, situado na cidade do Rio de Janeiro. No que diz respeito à Ceci, nos conhecemos em um albergue localizado na cidade espanhola de Sevilha, capital da região da Andaluzia. Depois desse primeiro momento de interação, é válido destacar, resolvi acompanhá-la rumo à cidade de Lisboa, em Portugal, sendo a hospedagem em dormitórios coletivos de *hostels* prática recorrente em nosso deslocamento que durou, aproximadamente, 15 dias. Com o terceiro de meus interlocutores principais, Benny, o primeiro contato foi travado em uma fila à espera do translado para Ilha Grande, arquipélago localizado no Estado do Rio de Janeiro. Contudo, assim como no que concerne à Ceci e Marc, o albergue apresentou-se como importante ambiência de interação: chegando ao nosso destino, percebemos que havíamos feito reserva no mesmo *hostel*, tendo

sido essa partilha de tempo e espaço elemento definidor para o aprofundamento de nossa relação.

Diante do exposto, fica claro para o desenvolvimento dessa pesquisa a importância dos albergues. Como comentado em outros momentos deste trabalho, a partir das experiências de contato estabelecidas em tais espaços é que pude intensificar e alargar interações que de outro modo apenas seriam passageiras ou demasiadamente superficiais. Entretanto, não somente para minha posição enquanto investigador, sujeito interessado nas trajetórias de viagem de longa duração, o *hostel* parece ser fundamental. Para os próprios viajantes, ele aparece como uma "instituição" recorrente de visitação, de uso, de consumo. Numa leitura apressada, talvez essas frequentes paragens nos citados espaços de hospedagem possam ser associadas ao preço reduzido proporcionado, sobretudo, pela partilha de quartos, também chamados de dormitórios ou, simplesmente, de "*dorms".*

Todavia, cada vez que sentava nos sofás que, normalmente, tem lugar nas proximidades das recepções desses lugares ou acessava espaços como pátios e terraços, por exemplo, tinha a sensação de que não apenas monetariamente tal sistema de acomodação era escolhido por sujeitos viajantes. Inquieto diante desta impressão - que era incrementada na medida em que via acontecerem, ao abrigo dos albergues, diversas formas de interação entre viajantes, funcionários e, também, moradores locais -, busquei explorar as interpretações deste modelo alojamento mobilizadas por parte de meus interlocutores. Para Marc, por exemplo, o albergue se apresentava como um espaço sem o qual suas viagens se tornariam bastante difíceis, uma vez que em tal lugar era possível encontrar um preço diminuto em relação aos hotéis e, igualmente, conhecer novas pessoas:

> Eu já dormi em estações de ônibus e trem, em portos, muitas vezes em aeroportos... Mas era porque, às vezes, perdia um horário ou porque estava em conexão, algumas vezes, também, para economizar. Mas os *hostels* são os lugares em que procuro me hospedar sempre, pelo menos quando não acontece nada extraordinário como perder um trem ou ônibus. O preço é bem menor se comparado à maioria dos hotéis, ao mesmo tempo em que lá você pode encontrar muitas pessoas que também estão viajando. Pode conversar, trocar informações, se divertir com outras pessoas.

Dormir em estações, para o surfista carioca, por exemplo, aparece como solução última para um momento de extrema dificuldade financeira ou como alternativa a "acidentes" ou "acasos" como a perda de um horário. No curso regular de suas viagens, portanto, os albergues é que são os lugares privilegiados de hospedagem. Em um primeiro momento, como salientado, por incorporar a partilha como elemento de redução de tarifas, de custos de pernoite, mas também por fazer uso da "partilha" enquanto troca de experiência, interação,

contato. O que foi discutido em momentos anteriores deste trabalho acerca do valor dos contatos e das interações, das relações estabelecidas durante os deslocamentos, para os interlocutores aqui apresentados também se aplica no contexto da escolha dos albergues.

No discurso de Ceci sobre suas modalidades preferidas de hospedagem, encontramos opinião bastante semelhante àquela externada por Marc:

> Depois de um dia caminhando pela cidade, o que mais gosto de fazer é retornar para o albergue, relaxar e conversar com pessoas que também estão hospedadas por lá. Enquanto estou escrevendo meus e-mails, fazendo anotações, descarregando fotos no computador, peço um *drink* e vou tentando fazer contato. Assim, não me sinto sozinha, conheço pessoas diferentes... Gosto muito, também, de conversar com funcionários dos albergues em que me hospedo, gosto de sair pela noite com eles, assim conheço lugares da cidade que de outra forma não conheceria.

No capítulo anterior, baseado nas apreciações de meus interlocutores, esforcei-me por sublinhar que – no bojo das viagens em análise – deslocar-se não significa apenas movimentar-se fisicamente de um ponto ao outro, o translado, desse modo, não poderia ser restrito à uma compreensão cujo foco recai apenas sobre o trajeto para se acessar um destino desejado. O que aparece como um dos cernes da experiência de Marc, Ceci e Benny é, justamente, algo a isso contrário: o trajeto em si tem valor, a maneira como ele é efetuado constitui-se como experiência digna de fruição. Há sentidos, investimentos, procuras, objetivos, no desenvolvimento de uma movimentação para além do alcance de determinado ponto da cidade ou da localidade visitada. O mesmo raciocínio pode aqui ser empregado em relação às escolhas por alojamento: a impessoalidade de um avião é equivalente, talvez, à formalidade de um hotel; a ausência de incorporação à paisagem local que se dá na experiência de consumo da cidade por meio de um ônibus turístico associa-se, pelo menos de certo modo, à inserção do viajante numa espécie de "bolha" quando se hospeda em qualquer exemplar de uma cadeia internacional de hotéis, onde a padronização assenta-se como regra.

Enquanto parte da "arquitetura de viagem" (SAINT PHALLE, 2012), como assinalado, os *hostels* não se definem, unicamente, por sua estrutura e isso é o que Marc e Ceci precisam em suas falas: a ambiência é complementar, cumpre um papel de condizente, à experiência de viagem que se ocupa de relações e interações, encontros com a alteridade e compreensão de modos de vida outros, para além do reconhecimento de monumentos ou sítios turísticos difundidos por guias e demais recursos publicitários. Sentar em um dos múltiplos bancos ou sofás que compõe a estrutura física do lugar é, igualmente, como no caso narrado pela jornalista australiana, pôr-se em uma situação de abertura, de exposição ao contato com outros sujeitos em sua mesma condição e também com sujeitos que ocupam

posições diferenciadas, como os funcionários e moradores locais que, muitas vezes, frequentam bares e restaurantes abrigados pelos albergues.

Essa vinculação entre baixo custo por pernoites e estímulos de interação que marca a experiência de hospedagem em albergues não é, de modo algum, uma característica nova. Desde suas origens, as estruturas de acolhimento coletivo chamadas de *hostels* assumem tal vínculo como principal vocação. De acordo com Saraiva (2013), por exemplo, o termo *hostel* foi cunhado, primeiramente, para designar espaços de alojamento temporário criados por movimentos, organizações voluntárias e corporativas para oferecer lazer aos seus membros e suas famílias. Pensado, em grande medida, para um público composto por jovens, estes primeiros albergues definiam-se pela oferta de "dormidas" a baixo custo, bem como pelo oferecimento de um variado programa de atividades recreativas a ser executado coletivamente, pondo seus usuários em constante interação[124].

Um outro exemplo interessante, já sinalizando uma espécie de perenização dos investimentos nesse modelo de hospedagem, se dá a partir da ação de um professor alemão, chamado Richard Schirrmann, que transforma as instalações, no ano de 1910, do castelo de Alterna, na Alemanha, em um *hostel* de estrutura permanente e, prioritariamente, acessível ao público jovem. Schirrmann, assim, é considerado o fundador do primeiro *youth hostel* cujo principal objetivo era proporcionar aos jovens alemães uma experiência de visitação do campo, unindo em tal lugar atividades relacionadas a descanso, aprendizagem e diversão. Nos anos seguintes, a disposição do mencionado professor encontra ecos, iniciando – como assinalado por McCulloch (1992) – um "movimento" de *youth hostels* que culminará com o espraiamento dessas instalações por outros países da Europa, consolidando uma modalidade de turismo especialmente dirigida ao público jovem que será uma vez mais afirmada mediante à criação, em 1919, da primeira *Youth Hostel Association* (YHA).

A despeito da continuidade dos esforços iniciados por Schirrmann em termos de recreação coletiva e partilha de experiências, os *hostels* da atualidade – em um processo de diferenciação que começa em meados de 1980, com o crescente desenvolvimento e ampliação de acesso às novas tecnologias de comunicação e transporte (O´REILLY, 2006) – apresentam outros contornos. Uma das primeiras distinções que pode ser elencada diz respeito à ausência

[124] Saraiva (2013) destaca como principais exemplos de organizações voluntárias a Young Men´s Christian Association (YMCA), criada em 1844, e a Young Women´s Christian (YWCA), surgida em 1855, as duas oriundas do Reino Unido. Estas associações dispunham, em seus centros de férias, de estruturas receptivas para seus membros denominadas de albergue. Nota-se, neste momento, um investimento apenas temporário, circunscrito aos períodos de férias, como exposto, na prática alberguista. Esse cenário mudará, no entanto, de forma radical com a popularização de viagens de longa duração, que ultrapassam os períodos tradicionais de férias ou feriados.

de vinculação a instituições como a citada *Youth Hostel Association*, que mais tarde deu lugar a conhecida *Hostelling Internacional* (HI). Ou seja, não se situando ao abrigo de instituições, os *hostels* contemporâneos afirmam-se a partir de uma "gestão independente" ou "privada" (SARAIVA, 2013), o que resulta na formatação de espaços singulares – seja no que concerne à infraestrutura dos dormitórios, seja no que se refere às próprias dinâmicas de comportamento nestes lugares. Sob a organização da HI, por exemplo, os dormitórios de albergues eram construídos de forma mais ampla, com muitas camas, ao mesmo tempo em que tais espaços eram consumidos unicamente por mulheres ou homens, havia – portanto – dormitórios masculinos ou femininos separados por alas ou andares.

A não permissão do consumo de álcool nas dependências dos *hostels* da HI, é uma outra ilustração significativa da mudança no que tange aos chamados "*hostels* de gestão privada". Nestes últimos, também não existem regras específicas para a chegada dos hóspedes durante o período da noite, tendo – em sua maioria – uma recepção funcionando 24 horas. Mas talvez a distinção mais significativa em relação aos albergues de gestão independente seja o desuso do termo *youth* entre tais instalações. Não há mais, portanto, limite de idade para se hospedar em um albergue como em outrora. Isso gerou uma passagem interessante em termos de ampliação de mercado, obviamente, mas também em termos de novas constituições de experiência referentes a estes lugares de alojamento: se antes culturas de diferentes matrizes se cruzavam, costumes distintos entravam em contato, agora um dado intergeracional é posto em cena. Dessa passagem, dessa ampliação de consumo do albergue, podem ser içadas pistas para se discutir a impossibilidade de definição da viagem de longa duração, do mochilismo ou da experiência *backpacker* – seja lá como a preferirmos definir – como algo pertencente unicamente ao universo de sujeitos jovens[125].

Tal relação intergeracional, a presença de sujeitos com mais idade que os comuns 20 ou 30 anos nos albergues, desestabiliza a afirmação de que as viagens "independentes" de longa duração são apenas empreendidas por um grupo específico de sujeitos. É nesse sentido

[125] Sem dúvidas, diante da concorrência de albergues de "gestão privada", a HI promoveu mudanças entre seus constituintes. Assim, a limitação da idade não é mais regra, bem como a de um horário para se chegar durante o período da noite. No entanto, para aqueles albergues que não se disponibilizaram a fazer mudanças estruturais, um tipo de arquitetura padrão ainda persiste, o que pode ser entrave para o consumo de viajantes que buscam – em grande parte – a vivência de experiências singulares. Ora, a busca por algo único, pessoal, no curso dos períodos de trânsito desses sujeitos, também repercute na escolha de seus lugares de hospedagem. Desse modo, *hostels* temáticos, singulares, oferecedores de experiências consideradas distintivas (festas em piscinas, terraços, decoração específica, jogos entre os hóspedes, saídas noturnas coletivas que envolvem hóspedes, funcionários e moradores locais etc.) serão mais procurados. Para uma discussão sobre o albergue como lugar de *performance*, ver O´regan (2010) e para um "passeio" pelos *hostels* mais conceituados, segundo a opinião dos próprios usuários, acessar www.hostelworld.com.

que, no que tange à minha opinião, a utilização de termos ou conceitos como mochileiros ou *backpackers* é demasiadamente reducionista para o tratamento desse tipo de viajante. Assim como nem todos os que se hospedam em albergues são jovens, nem todos que viajam de forma alargada carregam mochilas. Essa é uma interpelação do campo, um afronta ao clichê reproduzido em brochuras, *blogs* ou filmes. Mas deixemos isso para ser discutido em outro instante e retornemos, uma vez mais, aos albergues agora tentando explicitar de modo mais claro algumas regularidades que conformam seu caráter contemporâneo.

5.1.1 Os quartos

Conversando com Benny, quando chegamos ao nosso *hostel* em Ilha Grande, dei-me conta que, especialmente, para os objetivos de minha pesquisa tinha feito uma escolha um tanto equivocada no que se referia ao tipo de quarto por mim reservado. Antes de explicar meu equívoco, vale um esclarecimento: na lógica dos albergues, não se reserva um quarto e sim uma cama. A ideia de reservar um quarto diz respeito ao consumo privado do espaço da dormida, próprio de hotéis ou pousadas. No *hostel*, a unidade básica com a qual se trabalha é a cama, ela é o objeto de consumo primário que se situa, por seu turno, em um ambiente (quarto ou dormitório) dentre outras tantas, que serão ocupadas por distintos hóspedes. "Fragmentar" o quarto, transformá-lo em dormitório coletivo, portanto, é o princípio que rege a redução das tarifas de pernoite. Quanto mais camas existirem em um dormitório, ou seja, quanto mais "fragmentado" for o espaço, menor será o preço cobrado por cada noite de estadia. Nesse sentido, é que se encontram variações, por vezes, significativas nas tarifas dentro de um mesmo albergue: elas dependem do número de camas e, igualmente, dos serviços (como banheiros internos) presentes no dormitório.

Em Ilha Grande, retomando o que considerei ser um equívoco, havia solicitado uma cama em um quarto em que existiam outras três e um banheiro interno, chamado de *ensuíte*. Benny, por outro lado, tinha reservado uma cama em um dormitório mais amplo, o maior da casa, que contava com 12 camas (seis beliches) e onde não havia banheiro para uso interno. Sua explicação para tal escolha foi por mim recebida como uma espécie de conselho que não deixei de atualizar durante o resto de toda esta pesquisa: ele disse-me que sempre escolhia camas em quartos maiores porque economizava nas tarifas, mas – principalmente – porque tinha a possibilidade de conhecer um maior número de pessoas enquanto no local estivesse alojado. Se, como expus em tópicos anteriores, um dos objetivos de Benny era

relacionar-se com pessoas no curso de suas viagens, as camas em quartos amplos configuravam-se como valiosos expedientes para a consecução da interação que desejava[126].

Seguindo sua linha de raciocínio, eu teria a possibilidade de conhecer um menor número de pessoas ao longo de minha estadia no local. Interessante perceber que os banheiros de uso externo, frequentados por um grande número de hóspedes, eram entendidos por Benny, também, como espaços propícios ao estabelecimento de diálogos que podiam até resultar em convites para passeios na cidade visitada ou saídas noturnas. Por várias vezes, o economista inglês frisou que um problema no aquecimento da água, a formação de um fila à espera da utilização de um sanitário ou mesmo o esquecimento de produtos como *shampoos* ou cremes, poderiam tornar-se razão para animadas conversas. A noção de coletivo presente nos *hostels*, desse modo, era explorada de maneira intensa por Benny, a estadia no albergue não significativa descanso ou abstenção de relações ou de engajamentos, ao contrário: aquela ambiência era deliberadamente escolhida porque facilitava a condução, como destacam O´regan (2010) e Urry (2003), de processos de troca entre os sujeitos em trânsito[127].

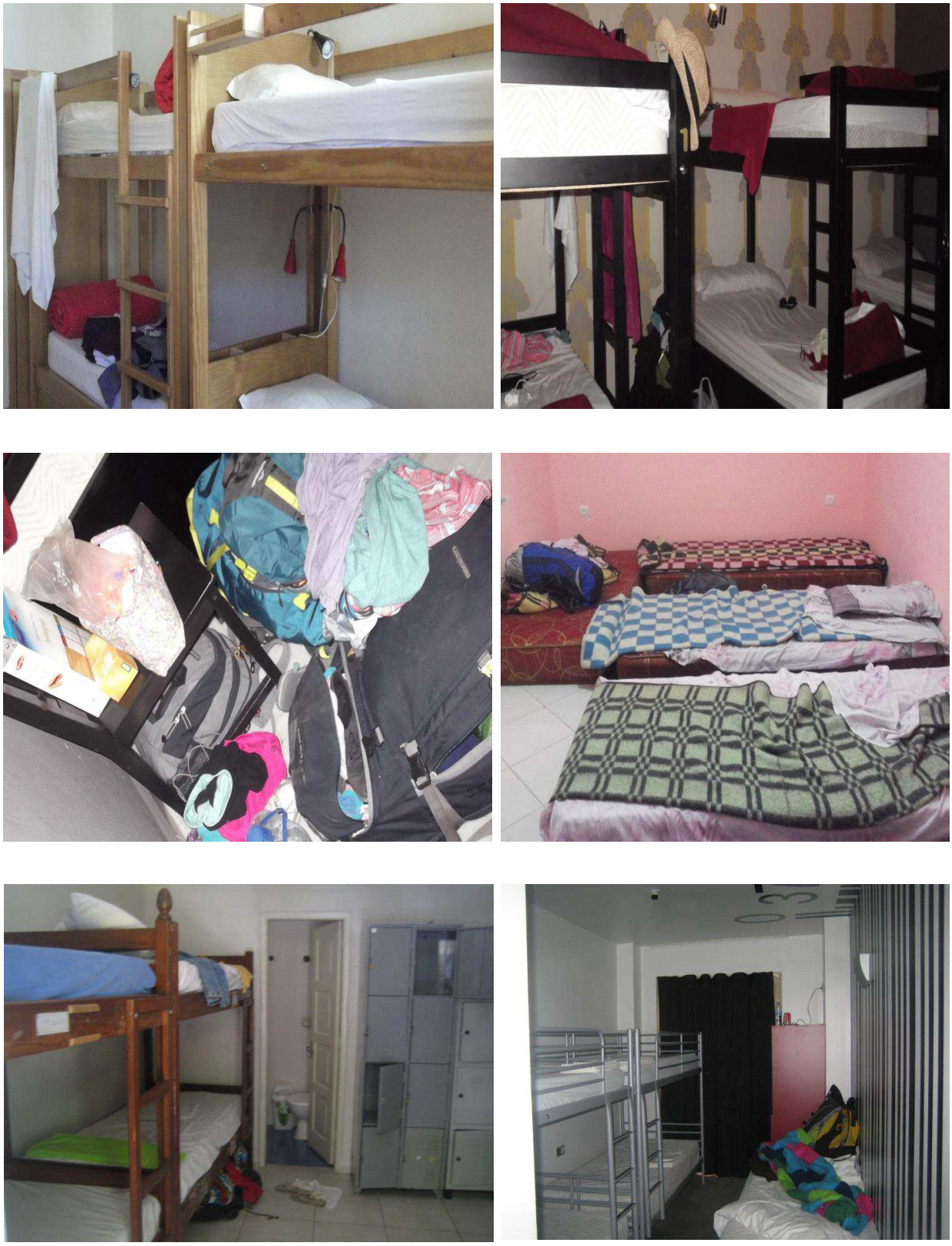
Como visto, os albergues podem estruturar-se a partir de quartos compostos por poucas camas, bem como por dormitórios que podem abrigar até 20 pessoas, às vezes mais. De acordo com Hetch e Martin (2006), o número de camas define a classificação dos albergues entre pequenos ou grandes, sendo a existência de mais de 100 camas em um *hostel* o fator que o leva ser entendido como um albergue de grandes dimensões. Não obstante a cama ser a unidade básica de rentabilidade de um dormitório, outros elementos como os citados banheiros podem implicar a cobrança de tarifas mais altas. Luzes de leitura, armários, lençóis e toalhas extras, cacifos ou *lockers* localizados no interior dos dormitórios, ar-condicionado e ventilador, são também apontados como outros elementos responsáveis por variações tarifárias. A seguir, uma série de fotos acena para as regularidades presentes nos dormitórios, ao mesmo tempo que pontua constituições singulares presentes em diferentes *hostels*:

---

[126] Mesmo mobilizado por diferentes razões para estar em trânsito, Benny e eu guardávamos algumas similitudes: ambos queríamos conhecer o maior número de pessoas enquanto viajávamos. Ele, especificamente, para fruir essa experiência de contato, de experimentação das novidades, e eu, notadamente, para concretizar minha investigação que, em sentido geral, ocupava-se de compreender tais experiências. Desde tal episódio, então, minhas opções por hospedagem sempre recaíam sobre os dormitórios mais amplos, era uma espécie de "estratégia metodológica" por mim, até aquele momento, não refletida, que Benny acabara de me apresentar.

[127] Uma citação de Perrot (2011, p. 167), fornece pistas para se pensar o que um quarto de albergue não é, em comparação do que pode ser esperado de um localizado em um *hotel*: "O quarto de hotel é, para o viajante contemporâneo, a condição necessária, se não suficiente, de uma boa estada. Dele, ele espera isolamento, a separação do grupo, o silêncio indispensável ao sono, o leito favorável ao repouso, uma climatização eficaz, sobretudo o calor no inverno, uma mesa para escrever, uma iluminação agradável e não muito parcimoniosa, armários e gavetas para suas roupas e, acima de tudo, uma banheiro privativo completo".

Figura 14 - Quartos de albergues



Fonte: Arquivo pessoal.

A primeira foto – situada à esquerda, na primeira coluna – representa um dormitório de seis camas, sem banheiro interno. É importante atentar para a qualidade dos beliches: apresentam um estado de limpeza, com madeira lustrada, além de ter sido construída com pequenas estruturas para o depósito de equipamentos, como celulares ou carregadores, comumente em poder dos viajantes até o seu período de sono. Outro elemento que merece realce é a presença de luzes de leitura particulares, contribuindo para a evitação de incômodos gerados pelo acender da luz principal do dormitório. Como as hastes que compõem tais luzes são flexíveis, elas podem ser utilizadas para outros fins: procura de roupas ou documentos, orientação espacial ou utensílio de auxílio ao "(des)empacotamento" de pertences para aqueles que precisaram chegar ou sair do dormitório no meio da noite.

Logo abaixo dessa primeira imagem, um conjunto de objetos é representado, sinalizando o uso coletivo do espaço do quarto. Não apenas equipamentos, bolsas ou mochilas, ali podem ser observados: certos gêneros alimentícios também estão presentes; por vezes, eles podem ser igualmente partilhados entre os indivíduos que dividem um mesmo dormitório, podem ser carregados em passeios pela cidade ou, ainda, utilizados nas cozinhas coletivas em momentos como os do café da manhã ou almoço, por exemplo. Abaixo dessa segunda imagem, surge uma em que um quarto com oito camas (quatro beliches) e um banheiro interno é representado. Além disso, observando esta fotografia, pode-se ter noção daquilo que apresentei como cacifo ou *locker*, que é uma estrutura de madeira ou metal usada para guardar os pertences mais importantes ou valiosos dos viajantes, tais como computadores, câmeras, carteiras ou passaportes. Viajantes com maior experiência tendem a fazer uso amplo dessas estruturas, salvaguardando de qualquer risco, sobretudo, seus passaportes. Para além disso, carregam consigo seus próprios cadeados, o que evita a compra de um em cada paragem de viagem.

A primeira foto da coluna seguinte procura ilustrar a singularidade arquitetônica mobilizada por cada albergue também como um atrativo. No caso em questão, a *tradição* é o objeto de investimento: as camas e a decoração da parede, por exemplo, remetem-se a um estilo tradicional, bem como o próprio albergue, em sentido geral, que se configurou a partir do uso das instalações de casa antiga na Espanha. A seguir, logo abaixo, o mesmo princípio de leitura pode ser evocado: trata-se de um dormitório localizado em um albergue da Costa Marroquina, onde a *simplicidade* aparece como elemento de exposição. Neste exemplo específico, o albergue é gerido por uma família de berberes (nômades) que se reveza na organização do lugar, pretendendo expor alguns de seus valores e práticas para os hóspedes.

As camas no chão, sob tal perspectiva, devem cumprir a função de simbolizar esteiras ou mantas utilizadas para a dormida desses povos no curso de seus périplos.

Por fim, a última foto da segunda coluna representa um albergue calcado no ideal de *modernidade*. As camas já possuem contornos diferentes, confeccionadas a partir de alumínio e não de madeira. Além da mudança em termos decorativos, segundo os gerentes do lugar, há um investimento em termos de higienização do espaço, uma vez que camas de madeira tendem a abrigar insetos ou a forjar um ambiente úmido, produtor de mofo, especialmente nas épocas de inverno. O código de barra pintado na parede do quarto, bem como os cobertores caracterizados por um intenso colorido, também contribui para a mobilização dessa ideia de modernização. Essas diferenças arquitetônicas, decorativas, temáticas, assim, configuram as singularidades próprias de cada albergue. No entanto, o espaço partilhado, a proeminência do dormitório e, consequentemente, a cobrança de tarifas de baixo custo por pernoite permanecem como suas recorrências, talvez desde as primeiras ações de Schirrmann.

5.1.2 Demais espaços coletivos

A decisão de alojar-se em um lugar como um albergue, como visto, não ocorre de forma "acidental". A experiência do que Aubert-Gamet e Cova (1999) chamaram de "proximidade comunal" é definidora dessa escolha, configurando-se, inclusive, ainda segundo os autores, como um elemento de distinção mobilizado pelos usuários de tal espaço frente àquilo que caracterizaria o que foi denominado de "turismo de massa". Há, assim, um regime de "co-presença", de interação "face a face", que permite – como aponta Urry (2003) – intercâmbios de "produtos" diversos: trocam-se informações, mas também se intercambiam ideias e narrativas de aventura, bem como – dentro desta ambiência – afetos, amizades e novas companhias para as próximas etapas de uma viagem podem surgir. Esse regime relacional baseado na co-presença, no entanto, não se centra, apenas, na prática de se partilhar um quarto, o que poderia aparecer como característica mais marcante desses lugares. Outros tantos espaços, que compõem a estrutura dos *hostels*, são igualmente divididos, resultando em uma "proximidade comunal" que desce os beliches e ultrapassa as soleiras das portas dos dormitórios.

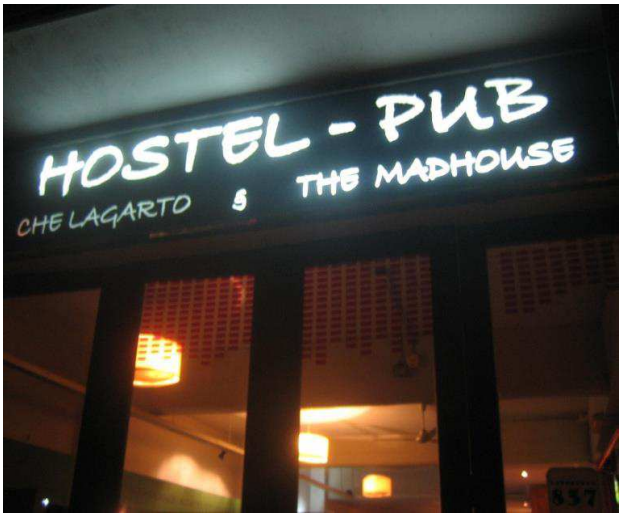
O conjunto de imagens a seguir, procura representar a diversidade de espaços comuns presentes nos albergues, palcos de múltiplos encontros que – no limite – tendem a reforçar a eleição destes sistemas de hospedagem como objeto de consumo e influenciar o

grau de satisfação de um viajante acerca de seu próprio périplo. Não apenas uma vez, por exemplo, escutei que determinadas cidades, para alguns viajantes, não foram devidamente apreciadas por conta de um tratamento por parte dos funcionários de um *hostel* percebido como insatisfatório ou rude, o contrário sendo também verdadeiro: muitas vezes ouvi que a estadia em certos albergues havia sido a melhor parte da visita a alguns lugares. Antes de adentrar à análise das imagens, cabe aqui uma pontuação: de acordo com O´regan (2010), sobre os *hostels* também se ergue um imaginário de liberdade, tolerância, cooperação, vivência comunitária etc. que engendra uma *performance*, que produz uma espécie de *script* a ser seguido, principalmente, por parte de seus funcionários, sendo a discrepância entre tal imaginário e a atuação prática desses sujeitos um forte motivo de insatisfação evocado por um grande número de viajantes.

"Você é responsável pela satisfação da viagem aqui no Rio, sorria sempre!", dizia-me uma gerente de albergue acerca da maneira como instruía seus funcionários. Se Urry (1995) propõe que, para alguns turistas, a impressão de satisfação acerca de uma viagem é dependente de um consumo daquilo que foi previamente publicizado sobre o lugar visitado (a Paris romântica, a Roma histórica, o Rio alegre e sedutor, por exemplo), o mesmo raciocínio talvez possa aqui ser utilizado: a não conformação entre a imagem de um *hostel* como lugar de intensas interações, ajuda mútua e divertimento, e a experiência ali vivida é motivo de frustração de expectativas que, em certos casos, pode espraiar-se, inclusive, para uma apreciação negativa generalizada sobre a cidade na qual o albergue está localizado. Adiante, retomarei essa discussão novamente, importanto agora realçar que as noções de *performance* ou *script*, anunciadas por O´regan (2010) como elementos também pertencentes às dinâmicas dos albergues, interpelam ideais caros aos viajantes em questão como os de "espontaneidade" ou "autenticidade".

Isso posto, retorno às representações dos demais espaços coletivos presentes nos *hostels*:

Figura 15 – Espaços coletivos de *hostels*



Fonte: Arquivo pessoal.

A primeira foto – situada à esquerda, na primeira coluna – corresponde à cozinha de um albergue. No intuito de diminuir gastos com alimentação durantes seus deslocamentos, um grande número de viajantes prefere produzir suas próprias refeições. Desse modo, um *hostel* que disponibiliza uma cozinha ampla, bem equipada e que funcione 24 horas, é bem avaliado por sujeitos em trânsito por longos períodos. Os custos podem ainda ser reduzidos se tais refeições forem divididas por um grupo de hóspedes. Assim, é comum que sujeitos que se conheceram no albergue se proponham a cozinhar conjuntamente no sentido de diminuir seus custos, ao mesmo tempo em que – e esse parece ser um dos fatores mais relevantes para a recorrência desta prática – o ato de cozinhar se transforma em um evento de conversação, de aprofundamento de uma relação que pode ter se iniciado, por exemplo, no quarto partilhado em que os sujeitos se encontram.

Marc observa que mesmo que ainda não se conheça alguém com quem dividir uma refeição, a cozinha apresenta-se como um lugar privilegiado para conhecer pessoas: ela está em constante fluxo e como algumas produções demandam mais tempo, estas oportunidades também são aproveitadas com o intuito de estabelecimento de novos diálogos. Sobre a cozinha e o ato de cozinhar, Marc fala:

> Eu conheci muita gente na cozinha. Enquanto o macarrão está no fogo, enquanto corto alguns legumes e até lavando louça, eu aproveito para tentar conversar. Já tive convites para passeios ou festas muito boas que surgiram dentro de uma cozinha, de pessoas com quem comecei a conversar apenas por pedir um sal, uma panela ou qualquer coisa emprestada. Eu penso que se você está disposto à conversar, à conhecer gente, qualquer lugar é bom, até as cozinhas.

Ainda sobre o ato de cozinhar, mais especificamente, é importante ressaltar que esta ação pode, por vezes, encampar uma relação de mútua aprendizagem, que é também da ordem da cultura, se os indivíduos estiverem dispostos a observações e diálogos mais centrados no tema. Desde muito, a antropologia entende a alimentação como um fenômeno sociocultural, não podendo ser entendida sob uma ótica que a compreende como simples consumo de nutrientes (CANESQUI; GARCIA, 2005). A alimentação, assim, mobiliza processos seletivos e escolhas, é inculcada, toma parte em cerimônias e rituais, produz sociabilidade[128]. Talvez por uma espécie de antropologia espontânea - baseada no desejo de

[128] Sobre a relação entre comida e cultura, Canesqui e Garcia (2005, p. 09) dissertam: "Sendo a alimentação imprescindível para a vida e sobrevivência humanas, como necessidade básica e vital, ela é necessariamente modelada pela cultura e sofre os efeitos da organização da sociedade, não comportando a sua abordagem olhares unilaterais. Não comemos apenas quantidades de nutrientes e calorias para manter o funcionamento corporal em nível adequado, pois há muito tempo os antropólogos afirmam que o comer envolve seleção, escolhas, ocasiões e rituais, imbrica-se com a sociabilidade, com ideias e significados, com as interpretações de experiências e situações. Para serem comidos, ou comestíveis, os alimentos precisam ser elegíveis, preferidos, selecionados e preparados ou processados pela culinária, e tudo isso é matéria cultural".

contato, de frequentações e compreensão de lógicas culturais outras, que se localiza no discurso de alguns viajantes -, a cozinha e ato de cozinhar nos albergues ganhem importância. Ceci, para quem – como visto – a viagem é utilizada como ferramenta de "compreensão do mundo", de seu e daqueles que lhe são distintos, reporta-se à experiência de "intercâmbio culinário" como algo de extremo valor:

> Eu adoro provar a comida dos lugares que visito. Faço sempre passeios gastronômicos, me agrada muito a comida de rua, acho que revela muito sobre a cidade. Nos hostels, então, procuro sempre cozinhar e ao cozinhar procuro, também, observar a comida dos outros. Se acho cheirosa, com bom aspecto, não tenho vergonha: vou lá e pergunto o que é, como foi feita, quais os ingredientes utilizados. Já conheci e aprendi a fazer algumas comidas de variados países e quando volto para a Austrália procuro apresentá-las para minha família e amigos, me sinto motivada a pesquisar, conhecer um pouco da história desses alimentos.

O cruzamento entre culinária e cultura é explorado também como atrativo por um extenso número de *hostels*. A forma de exploração predominante diz respeito ao oferecimento, por parte do próprio albergue, de refeições – jantares, em sua maioria, uma vez que durante o dia os viajantes estão em seus processos de visitação das cidades – com caráter local. "Noite étnica" ou "noite de sabores locais" foram algumas das expressões que ouvi para caracterizar este evento que se configura, genericamente, como uma reunião entre hóspedes e funcionários para o consumo coletivo – mediante o pagamento de uma taxa – de um jantar elaborado a partir de referências culturais do lugar visitado: assim, por exemplo, pescados eram comuns em regiões da costa chilena ou uruguaia, bem como feijoada era a opção no Brasil e cortes variados de carne na Argentina.

Uma segunda forma de exploração da citada relação é o que em alguns albergues é denominado de "*special guest night*": uma noite em que os próprios hóspedes são incentivados a cozinhar pratos tradicionais de seus países ou regiões para partilhá-los com demais viajantes e, também, funcionários. Do hóspede responsável pelo jantar, obviamente, não é cobrada nenhuma taxa de adesão, sendo a mesma dirigida apenas àqueles que desejam fazer parte do evento. Por vezes, para os que demonstram maior interesse na produção de pratos locais ou representativos das regiões de onde outros hóspedes são oriundos, ensaiam-se pequenas aulas de culinária, momentos práticos de fabricação de refeições, também encarados por muitos como oportunidades de interação e aprendizagem.

Depois dessa pequena reflexão sobre experiências gastronômicas coletivas, examino as duas próximas fotos, seguindo ainda o sentido da primeira coluna. A primeira delas, com ênfase numa ampla mesa de sinuca, representa os salões de jogos também bastante comuns em albergues. Na foto em questão ainda é possível aquilo que é chamado de

“pembolim” ou “totó” no Brasil, bem como um pedaço de tênis de mesa. Tais espaços são aproveitados em distintos momentos de uma estadia: para alguns viajantes, eles são usufruídos quando se quer descansar, sobretudo após um exaustivo dia de caminhada pela cidade ou localidade visitada, por exemplo; para outros, no entanto, estes espaços e instrumentos podem ser utilizados enquanto se espera a hora de explorar a vida noturna de um lugar, sendo também oportunidade de conseguir companhia. O necessário diálogo para a operação dos jogos, assim, transforma-se em metáfora e ferramenta para o diálogo que pode resultar em companhia para os dias seguintes.

Acompanhando a ação de incentivo a atividades coletivas, propostas pela própria gerência do albergue, como é o caso dos jantares mencionados, no que concerne aos jogos torneios são organizados. Desse modo, o estímulo à interação torna-se mais intenso, um grande número de hóspedes é “desafiado” a participar dos pequenos campeonatos de tênis de mesa, bilhar ou sinuca, implicando o estabelecimento de parcerias, times, agrupamentos, que muitas vezes ultrapassam o contexto do jogo. Prêmios como “rodadas” de bebidas ou oferecimentos de pernoites gratuitas são igualmente expedientes recorrentemente utilizados pelos administradores dos espaços para incrementar a participação e o grau de integração entre os sujeitos viajantes. Jogos de perguntas e respostas, jogos de tabuleiro e desafios dançantes, configuram-se como outros instrumentos de integração mobilizados.

Se a segunda foto reporta-se a um espaço fechado, a terceira – na mesma sequência – representa um ambiente aberto, onde jogos podem ser utilizados, mas a prioridade parece ser reservada a outras atividades: nesses espaços abertos, churrascos, por exemplo, tem lugar cativo. Podendo ser frutos da ação da administração do albergue ou dos próprios viajantes que tomam áreas abertas como pátios e terraços como extensões da cozinha e, consequentemente, de possibilidades de contato. Atividades físicas igualmente ocorrem em tais ambiências exteriores: yoga, capoeira, alongamento e dança, foram algumas das que experimentei junto com outros hóspedes. Expressões músicas encontram ali também lugar privilegiado, sendo possível o surgimento de concertos improvisados de acordo com as habilidades de cada hóspede, o que leva outros tantos viajantes interessados na prática a buscar se engajar no referido evento.

De acordo com O´regan (2010), algumas críticas são exercidas acerca da hospedagem em albergues por considerá-los espaços de segregação no que concerne aos habitantes do lugar visitado. Nestas concepções, os *hostels* seriam ambientes “encapsulados” de onde não poderia ser extraída nada para além de um diálogo entre pessoas na mesma condição: viajantes falando sobre viagens com outros viajantes. Embora concorde, em parte

com tais críticas – assunto sobre o qual me deterei mais adiante –, é preciso reconhecer que a instalação de bares abertos ao público em geral, não apenas aos hóspedes, tem sido algo recorrente entre os albergues contemporâneos, contribuindo para – pelos menos teoricamente – a diminuição deste hiato entre viajante e morador local. A quarta foto, primeira da segunda coluna, representa uma dessas ações: um *pub* que se localiza, justamente, ao lado da recepção de um *hostel* argentino.

Servindo cervejas locais e, também, de diferentes lugares, aperitivos, *brunchs* ou pequenos jantares, tais bares objetivam atrair uma clientela para além da que se aloja no lugar. Ao mesmo tempo, a probabilidade de encontros e diálogos entre viajantes e público local é explorada como atrativo, como elemento de distinção frente aos espaços de alojamento que não possuem esses equipamentos. Não raro, apresentações musicais ou festas temáticas são abrigadas nos bares de albergues, contribuindo para a extensão da permanência e do consumo no/do lugar, para alguns a estadia em si chega a transforma-se no principal evento de partes da viagem. Ficar em um albergue, portanto, é mais que ter uma cama para dormir, é poder divertir-se no próprio lugar em que se está hospedado. Na mesma esteira de exploração dos bares, salas especiais nos *hostels* podem ser destinadas, especificamente, para abrigar "festas, pré-festas ou pós-festas", como afirmou o responsável pelo albergue chileno representado na foto seguinte, a segunda da segunda coluna. Ali, a simples presença do globo prateado já anuncia a fundamental utilidade da sala.

Por fim, a última imagem exemplifica um espaço, usufruído coletivamente, que é de extrema importância, sobretudo, para trânsito de longa duração: trata-se do espaço destinado ao uso de computadores, por parte dos hóspedes, que são disponibilizados nos *hostels*. Como visto em outros momentos dessa pesquisa, as tecnologias de comunicação cumprem um papel fundamental nos empreendimentos viáticos de longa duração: elas conformam-se, primeiramente, como bases de dados, fontes de pesquisa, utilizadas pelos viajantes no contexto de origem ou de organização de um deslocamento, mas – igualmente – são acessadas de forma frequente durante todo o périplo desses sujeitos. E são acessadas no próprio fluxo das viagens porque tais empreendimentos se fazem sem planos demasiadamente fixos, sendo a *internet* lugar de consulta sobre novos destinos agregados a um itinerário planejado ou mecanismo de aquisição de bilhetes ou passagens aéreas, viárias, ferroviárias etc. para se efetuar o deslocamento desejado de forma concreta.

De acordo com Paris (2010), no contexto das viagens de longa duração, as tecnologias devem ainda ser entendidas como instrumentos de estabelecimento de uma "co-presença" entre o viajante e seu contexto ou comunidade de origem, entre o sujeito que se

desloca e seus familiares e amigos, por exemplo. Há, portanto, nesta figuração de computadores nos albergues a instalação de uma "mobilidade virtual" (PARIS, 2010; URRY, 2007, 2003) que aproxima, como dito em outrora, contextos distintos, possíveis destinos ou mesmo afetos. Assim, não é raro notar ao cair da noite, quando os viajantes retornam de suas "explorações" citadinas, uma profusão de esforços no sentido de estabelecer contato, pesquisar novas informações ou publicizar experiências de viagem: *emails* são escritos, *blogs* alimentados, investigações efetuadas sobre outras localidades a se visitar, fotos são descarregadas etc. Segundo Saraiva (2013), o sistema *wi-fi*, sem cobrança de taxas por seu uso, apresenta-se – justamente pela importância de se manter "conectado" durante o trânsito – como um elemento que contribui para a escolha de determinados albergues como lugar de alojamento.

A relevância de áreas onde computadores são disponibilizados para uso coletivo acentua-se, ainda mais, se levado em consideração o fato de que os próprios *hostels* são avaliados por meio de plataformas de reservas *online*, como aquelas presentes em *sites* como *hostelworld.com* ou *hostelbookers.com*. O processo é simples: depois de passado um período de estadia em um determinado albergue, o viajante recebe em seu *e-mail* um convite para avaliar tal alojamento, sendo estimulado – também – a deixar um comentário sobre sua experiência no lugar. Uma vez efetivada a avaliação, ela será publicada nesses *sites* de reserva *online*, configurando-se como mais uma fonte de informação para auxiliar a escolha, em termos de hospedagem, de novos viajantes. Escusado dizer que quanto melhores forem as avaliações atribuídas a um *hostel*, maior será sua credibilidade ou fama entre os sujeitos viajantes, o que repercute diretamente no incremento das taxas de reserva no lugar.

Outro fator de considerável relevância no que tange ao uso de computadores nos albergues diz respeito à constituição de "redes pessoais" por parte de um viajante, por exemplo, ao agregar outro em seus contatos virtuais. Como assinalado, amizades e companhias podem surgir de uma experiência de partilha de um dormitório ou partir da feitura de um jantar, sendo a *internet*, as tecnologias de comunicação, a alternativa mobilizada para que sujeitos em trânsito – a despeito de suas diferenças de itinerário – continuem em contato, reafirmando laços afetivos que – no limite – podem resultar em visitas mútuas ou combinações de encontros durante outros momentos da trajetória pessoal desses sujeitos ou mesmo no curso do próprio deslocamento que se efetiva. Se as relações, como será melhor discutido, no fluxo de viagens tendem a ser êfemeras, o uso de dispositivos comunicacionais contribui, em certo grau, para mitigar sensações de extrema fragilidade relacional. Feita essa

apresentação de algumas das componentes dos albergues, me interessa – a seguir – debruçar-me um pouco mais sobre os "efeitos" concretos de tais interações.

5.1.3 Repercussões de experiências coletivas em albergues

"O que não se fez num hotel?", é com essa indagação que a escritora Nathalie de Saint Phalle (2012, p. 09) inicia o prefácio de sua obra intitulada *Os hotéis literários: viagem ao redor da terra,* que versa sobre personagens reais ou fictícias da literatura mundial que tiveram suas experiências situadas, em algum momento, em quartos de hotéis. Segundo a autora, as hospedagens não podem ser encaradas, unicamente, como lugares de pessoas que querem fazer turismo, elas significam muito mais que isso: são ambientes onde se pode romper paradigmas pessoais, alargar a visão de mundo ou mesmo "amar, beber, esperar dias melhores e até morrer". Para Saint Phalle (2012, p.11), portanto, os hotéis, hospedarias, estalagens, pensões ou bordéis, configuram-se enquanto um "lugar de passagem, um abrigo transitório, o teatro de dramas e alegrias, um espaço fechado e anônimo, mas igualmente, para alguns, que representa a ética de uma vida mais livre, sem acumulação de lembranças".

A pergunta sobre o que não se fez em um lugar de hospedagem, certamente, também pode ser dirigida aos albergues. Até agora, busquei enfatizar as possibilidades interacionais presentes e estimuladas por esses sistemas de hospedagem, sendo a sua arquitetura um elemento pensado para a integração de sujeitos em viagem, para além da redução de tarifas de pernoite e demais custos de estadia. Assim como nos espaços destacados por Saint Phalle, acredito que o *hostel* é *teatro:* é teatro porque, como sinalizado, exige – pelo menos por parte da gerência e de seus funcionários – uma atuação condizente com a imagem que é publicizada sobre ele, o *hostel* como lugar de diversão, engajamento, cooperação e de apelo local, por exemplo. Mas é, igualmente, teatro no sentido de propor um palco para os "dramas", "sensações" ou "afetos" engendrados no bojo de uma experiência de trânsito. Tais sensações – ou em outras palavras, tal "espírito dramático" da viagem – apresentam-se de maneiras plurais, o que tento agora sistematizar, sempre tendo a narrativa da experiência de meus interlocutores e observações empíricas como referências.

O primeiro "drama" que gostaria de destacar, embora ele não pareça ser universal entre os viajantes com os quais mantive contato, diz respeito aos problemas derivados da falta de dinheiro, da ultrapassagem de um orçamento, durante uma viagem. Se para viajantes como Marc, essa é uma situação já corriqueira, para outros como Benny nem tanto. Contudo, para ambos, em determinado momento de seus deslocamentos, o albergue apresentou-se como uma

espécie de "remédio" no sentido de recuperar sua "saúde financeira". Explico-me melhor, das interações surgidas ao abrigo do albergue, interações que envolviam funcionários e não só viajantes, Benny soube da possibilidade de trabalhar temporariamente no lugar em troca de hospedagem. Como havia estabelecido uma relação de empatia com a gerência e os funcionários de um *hostel* argentino, disponibilizou-se a realizar certos trabalhos, sendo "remunerado" não com dinheiro, mas com o direito de permanecer no alojamento sem arcar com seus custos. Sobre a questão, o economista inglês fala:

> Eu não tinha calculado bem alguns gastos, acabei gastando muito dinheiro com restaurantes e festas, acho que estava meio deslumbrado. Comecei a ficar preocupado, comentei minha situação com um dos recepcionistas, sem pretensões, só por comentário, e ele me falou que talvez eu pudesse recolher os lençóis, limpar a cozinha, varrer o pátio... Aceitei, fiquei quase uma semana fazendo esse tipo de trabalho, mas foi mais uma semana que ganhei para conhecer melhor Buenos Aires.

O tipo de atividade realizada por Benny, no entanto, não se configura como uma exceção: vários *hostels* em que estive hospedado, por exemplo, anunciam – por meio de placas ou cartazes afixados em suas áreas de uso comum – que possuem uma espécie de programa de troca de trabalho por hospedagem conhecido por "*work exchange*". Como é de se imaginar, não são poucas as pessoas que se candidatam para exercer tais funções, principalmente em cidades reconhecidas como destinos turísticos de grande fama, onde as tarifas por pernoite são mais elevadas. E é diante dessa situação que parece emergir a importância de interações prévias com o funcionário ou com a administração de um lugar, sendo esse contato muitas vezes considerado fundamental para a aquisição do trabalho. Lembro que O´regan (2010), com muita ênfase, destacou a presença de uma conduta, um tipo de *performance*, a ser assumida por funcionários de um albergue. O mesmo raciocínio, de acordo com o autor, pode também ser destinado ao comportamento dos hóspedes, existe uma espécie de expectativa quanto a maneira de um viajante "estar" em um albergue: respeitar as regras do lugar, como não consumir comida ou bebida nos quartos ou limpar as áreas comuns depois do uso, é exemplo de manifestação de uma conduta esperada, do que é ser um "bom hóspede", expressão utilizada pela gerente de um *hostel* carioca. E talvez o cumprimento de tal expectativa seja o que "credencia" o viajante a fazer, temporariamente, parte do corpo administrativo desses lugares de hospedagem.

Como a rotatividade de hóspedes é uma das principais marcas dos *hostels*, os cuidados com limpeza e higiene são encarados como algo de extrema importância, ainda mais porque este é um dos ítens que conformam as avaliações disponibilizadas nos referidos *sites* de reserva *online*. Diante dessa necessidade de cuidado constante, a limpeza de quartos e

áreas comuns tende a ser a principal atividade executada por "hóspedes-trabalhadores", como Benny. Trocar os lençóis para que não haja problemas no próximo *check-in,* recolher restos de comida ou bebida que, por ventura, foram consumidos nos dormitórios, organizar as geladeiras de uso comum, expurgando alimentos estragados ou vencidos, são algumas das ações efetuadas comumente.

No contexto de uma experiência de "*work exchange*", dependendo das habilidades de cada "viajante-trabalhador" e do grau de confiança estabelecido entre eles e a gestão, outras funções podem ser ocupadas. Esse foi o caso de Marc, como ele mesmo descreve:

> Como tinha fluência no inglês, me interessava por *drinks* e já tinha tido outras experiências de trabalho em *hostels,* fui, na Austrália, um "folguista". Eu substituía a pessoa que estava de folga na recepção e também no bar. Confesso que no bar nem me incomodava muito de trabalhar, ficava tentando aperfeiçoar *drinks*, bebia de graça e depois saía para festas. Na recepção é mais responsabilidade, você lida com dinheiro, faz *check-in* e *check-out,* se der algum problema é você que responde, ficava tenso, mas depois me acostumei. Como trabalhava mais no turno da noite, dormia de dia e de tarde ia para a praia surfar ou passear pela cidade, foi uma maneira barata de conhecer Brisbane e a Gold Coast.

Ainda de acordo com o surfista carioca, em lugares como a Austrália existe uma maior facilidade de encontrar esse tipo de trabalho temporário, o mesmo acontecendo na cidade do Rio de Janeiro. O grande empecilho apontado pelo viajante brasileiro são as cobranças, uma vez que em viagem, para ele, "não se está disposto a assumir muitas responsabilidades". Sob essa perspectiva é que o trabalho no bar não aparece como algo desgastante, ao contrário do que ocorre na recepção, onde é preciso adequar-se às rotinas administrativas do lugar. Todavia, nas duas experiências, a solução para um orçamento combalido por gastos imprevistos ou excessos é o que parece importar, eclodindo a partir da recuperação financeira a condição de retomar planos de viagem.

Um outro "efeito" recorrente das interações vivenciadas nos *hostels* é a aquisição de companhia para se fazer determinados trechos de viagem. Como discutido, os itinerários "frouxamente" organizados, propícios à volatilidade ou ao acaso, são estruturantes das experiências de viagem em questão. Alterações em planos de deslocamentos fabricados nos períodos que antecedem a viagem concreta, desse modo, tendem a manifestar-se de acordo com as relações que também são estabelecidas em trânsito. Conhecer alguém, um outro viajante, já com experiência na região que se quer explorar, é sempre uma possibilidade de intercâmbio de informações de bastante utilidade. As "*insiders tips*" (WELK, 2004), conceito explorado em outro momento desse trabalho, que se referem a conselhos de viagem situados,

mediado por experiências concretas, advindas de viajantes ou habitantes da região visitada ou se visitar, ganham uma zona privilegiada de emergência nesses encontros em trânsito.

Das trocas de informações ou mesmo de conversas despretensiosas, de descrições ou narrativas sobre lugares visitados ou que se configuram como destinações de alcance desejado, podem surgir interesses comuns, implicando a partilha de itinerários, ou seja: dos diálogos estabelecidos em pontos de paragem, hospedagem, como os albergues, estruturam-se "junções" entre sujeitos para trilhar, temporariamente, um mesmo caminho. Obviamente, os trechos de viagem feitos conjuntamente dependem de uma espécie de "aceite" mútuo por parte dos viajantes envolvidos, se viaja com quem tem o mínimo de afinidade, sendo tais aproximações mobilizadas, muitas vezes, diante da experiência coletiva situada nos *hostels.* O que objetivo deixar claro, então, é que em situações de viagem, a vivência coletiva de um albergue, a interação ali experienciada, pode ultrapassar seus limites, resultando em um processo relacional que não deixa de ser ainda efêmero, frágil, mas que de todo modo alarga-se ou é estendido um pouco mais em termos de duração.

Válido frisar que com a mesma velocidade que companhias de viagem formam-se, elas também se desfazem. Sobre o tema, Ceci afirma:

> Em minha viagem pela Ásia, talvez por ter sido a primeira, em alguns momentos eu me senti bastante solitária. Isso me incomodou um pouco. Depois, conheci uma menina que também viajava sozinha e resolvemos conhecer algumas cidades juntas. Ela era legal, conversamos muito, mas depois fui notando que o estilo dela era outro. Eu estava viajando para tentar conhecer um pouco da cultura oriental, queria tentar conversar com as pessoas, passar mais dias em cidades menores e ela queria ir para lugares mais famosos, clubes noturnos onde só se encontravam estrangeiros, comprar coisas... Depois de alguns dias, então, nos separamos, ela queria seguir para a Tailândia e eu ficar no Vietnã. Foi bom ter companhia, mas ter recuperado minha independência também foi muito bom.

Em trânsito, analisando a fala de Ceci, alguns viajantes cultivam como valor, como objetivo, essa propensão à abertura, à exposição cultural, que tem como uma de suas expressões o convívio com outros viajantes. No entanto, me parece que tal canal de abertura pode ser fechado na medida em que as expectativas daquele que o abriu não são atendidas. Em um momento específico da viagem, Ceci "aceitou" companhia, se dispôs a partilhar um trecho de seu deslocamento; contudo, os objetivos das duas garotas manifestaram-se de forma distinta mais tarde, sendo essa diferença o critério para a dissolução da relação. Mais que, fazendo uso de uma reflexão de Bauman (2004) acerca dos relacionamentos humanos na contemporaneidade, o desejo de "estar ligado" persiste – no caso destacado – o apreço pela "individualização" da experiência, é a viagem *de* Ceci o que se afirma como central, são seus

objetivos ou a maneira como ela encara o que deve ser uma viagem aquilo que determinou o desenlace entre as duas viajantes.

Relevante ainda é o fato de que – de acordo com outras narrativas – essa dinâmica de *enlace/desenlace*, quase da ordem da instantaneidade, desenrola-se por todo o curso de uma viagem de longa duração. São muitos os encontros, bem como são inúmeras as despedidas, mas especificamente no tocante desta última ação, a de despedir-se, a carga de sofrimento emocional, para muitos sujeitos, parece ser diminuta: é que se existisse uma espécie de acordo entre os que se envolvem onde o elemento de prioridade, não obstante a relação, continua sendo o indivíduo e suas disposições. Novamente aqui há espaço para uma reflexão inspirada em Bauman (2004), "estar ligado" ao outro de forma extensa, alargada, pode resultar na emergência de cobranças, de encargos, responsabilidade, ou seja, tudo aquilo que pode ser considerado por tais viajantes como figurações do limite da liberdade, talvez o valor estruturante mais caro para os sujeitos que produzem este tipo de deslocamento[129]. Dentro de uma relação perenizada, da qual não se pode esvair a qualquer instante, não se pode mais "ser o que se quer ser", reproduzindo uma fala – destacada em outro momento desse trabalho – de Benny.

O terceiro "drama" que pode emergir a partir das relações estabelecidas em um *hostel*, ou de qualquer outro espaço partilhado entre os sujeitos envolvidos por essa dinâmica de viagem (viajantes, funcionários ou habitantes locais), continua no registro da intimidade. Se o estabelecimento de companhias de viagem pode ser elencado como um dos "efeitos" da interação em trânsito – que culmina em desenlaces não pesarosos, mas também podendo se transfigurar em amizades que ultrapassam as próprias viagens, mobilizando sentimentos como nostalgia e saudade –, engajamentos mais íntimos do mesmo modo podem figurar no bojo dessas experiências de deslocamentos. Refiro-me, nomeadamente, aos relacionamentos sexuais e amorosos que compuseram as experiências de viagem de vários de meus interlocutores.

---

[129] Logo no prefácio de seu livro intitulado *Amor líquido: sobre a fragilidade dos laços humanos* (2004), Bauman reporta-se à ambivalência que marca as relações humanas no cenário contemporâneo, sendo tal ambiguidade uma interessante chave de leitura também para as experiências afetivas que tomam corpo no curso de uma viagem, como a acima referida, presente na trajetória de Ceci. Assim, Bauman (2004, p. 08) destaca: "O principal herói desse livro é o relacionamento humano. Seus personagens centrais são homens e mulheres, nossos contemporâneos, desesperados por terem sido abandonados aos seus próprios sentidos e sentimentos facilmente descartáveis, ansiando pela segurança do convívio e pela mão amiga com que possam contar num momento de aflição, desesperados por ´relacionar-se'. E no entanto desconfiados da condição e 'estar ligado', em particular de estar ligado 'permanentemente', para não dizer eternamente, pois temem que tal condição possa trazer encargos e tensões que eles não se consideram aptos nem dispostos a suportar, e que podem limitar severamente a liberdade de que necessitam para – sim, seu palpite está certo – relacionar...".

Certa vez, "navegando" por um *site* cujas principais matérias eram as narrativas de viagem de seu mantenedor, deparei-me com um artigo que versava sobre as possibilidades de se fazer sexo em um albergue[130]. Na realidade, aquele texto apresentava-se muito mais como uma sistematização de dicas para se concretizar a relação sexual, da ordem da intimidade, em um espaço coletivo, como é o *hostel*, que uma reflexão aprofundada sobre as sexualidades no contexto de viagem. Ainda assim, li o artigo mais de uma vez, vindo a reconhecer sua importância – primeiramente – como um indício da presença recorrente de experiências sexuais entre viajantes de longa duração.

Depois de algumas leituras adicionais, todavia, e considerando a reverberação daquela narrativa, os comentários acerca de seu "sistema de dicas", percebi – muito informado por Giddens (1993) – que o tratamento público destinado àquela questão tão íntima consistia em mais um sinal do que o sociólogo britânico chamou de "transformação da intimidade". A sexualidade, no discurso do mantenedor do *site* mencionado, poderia materializar-se no espaço coletivo configurado pelo *hostel* sem muitos problemas, desde que alguns cuidados fossem tomados. O que estava em jogo, então, era não só a recorrência da prática sexual durante os deslocamentos, mas uma abordagem pública daquilo que era antes considerado privado, domínio do particular.

No sentido de explorar a temática, resolvi provocar meus interlocutores, pedi-lhes que me contassem sobre suas experiências sexuais em trânsito. Sem surpresa alguma, eles me relataram táticas e estratégias para a consumação do ato sexual na medida em que expunham a "configuração de uma paisagem subjetiva" (ALMEIDA, 2006) que parecia claramente ater-se mais à ideia do que Giddens (1993) chamou de "sexualidade plástica" que a de romances duradouros. Marc, sob tal perspectiva, destaca:

> O sexo é comum nas viagens. Conhecemos pessoas de vários lugares, pessoas interessantes e aí sempre tem atração. Já aconteceu de "ficar" com mais de uma

[130] O viajante americano chamado Matt, mantenedor do site em questão (http://www.nomadicmatt.com/travel-blogs/how-to-have-sex-in-hostels/) começa seu relato sobre experiências sexuais em albergues afirmando que, dificilmente, algum viajante não as experimentou ou foi incomodado por experimentações alheias em seus períodos de alojamento. A partir de tal afirmação, Matt advoga por uma espécie de ética do sexo em *hostels* cuja principal máxima parece ser a evitação de sua publicização em um ambiente notadamente coletivo. Paradoxo posto, o viajante enumera locais para se consumar o ato de maneira a não afrontar a sensibilidade dos demais hóspedes. Assim, o banheiro e a lavanderia, bem como o terraço, são apontados como lugares estratégicos para a vazão dos desejos. Da exposição do autor do artigo, depreende-se uma postura que põe a sexualidade em cena, admite-a como uma componente recorrente das experiências de viagem e, mesmo de maneira um tanto jocosa, lança ideias para com ela se lidar de forma, digamos, ética, no sentido de não incomodar o coletivo. Deixando de lado o valor dos conselhos de Matt, o tratamento destinado à sexualidade no curso das viagens pode ser tomado como matéria de interesse sociológico, acenando para reflexões acerca de uma "transformação da intimidade", sob a perspectiva utilizada por Giddens (1993), ou ainda para exercícios de pensamento sobre a permanência de certos padrões de vergonha acerca do tema – não obstante o caráter público de determinadas apreciações –, como parece proceder Pais (2012).

> menina no mesmo albergue. A gente fica junto, dorme junto, eu vou para cama dela ou ela vai para minha, e no dia seguinte cada um segue sua vida. Vai fazer seus programas, seus passeios, se de noite ainda tiver clima, vontade, a gente "fica" de novo, se não a gente não se preocupa com isso. Acho que está todo mundo ali, no albergue, todo mundo ali viajando, querendo conhecer o maior número de pessoas e não se prender a uma só.

A "sexualidade plástica", de acordo com Giddens (1993), desmobiliza a noção de que sexo e reprodução devem estar vinculados. Diante da dissolução de tal vínculo, a experiência do prazer individual ganha centralidade. Homens e mulheres, assim, recusam enlaces onde o prazer não é fundamento, onde o sexo associa-se ao relacionamento duradouro ou à espera de uma pessoa especial. Como no caso das companhias de viagem, a conexão entre os sujeitos em trânsito parece se estender ou se desfazer a partir do grau de satisfação e interesse dos envolvidos, não há obrigatoriedade de compromisso, embora ele possa ocorrer. É considerando a satisfação individual como algo central, que novas conexões, novas relações sexuais, podem ser experimentadas no bojo de uma mesma viagem ou mesmo, como afirmou Marc, no curso de uma mesma estadia em um albergue. Há, portanto, aqui a possibilidade de se pensar uma "sexualidade descentrada", fora do complexo relação duradoura-reprodução.

Ceci aborda o tema de maneira parecida:

> O sexo para mim não é a coisa mais importante das minhas viagens, mas se aparecer alguém que me atraia, uma pessoa legal, ótimo, melhor ainda! Já dividi noites com pessoas muito interessantes, outras com pessoas nem tão interessantes, mas não tenho arrependimentos, o que vale é fazer o que se está com vontade de fazer.

A fruição ocasional, a atração contingente, no discurso de Ceci, oferecem os contornos de suas experiências sexuais. Mesmo não se pondo na condição de alguém que procura somente relacionar-se sexualmente em seu trânsito, Ceci permanece com abertura à vivência de tal natureza, inclusive diminuindo o espaço para emergência de sensações de arrependimento. Se aproveita o momento exercendo uma espécie de autonomia sexual, situada, contingente, o que é sinalizado na afirmação de que se deve fazer o que se está com vontade se fazer. Outro elemento interessante na fala de Ceci é a não correspondência entre a aparição de uma "pessoa legal" e a espera de uma "pessoa especial": a noção de "amor romântico"[131] (GIDDENS, 1993), pelo menos no discurso que se refere especificamente aos seus empreendimentos de viagem, não se instala, não encontra eco.

---

[131] Para Giddens (1993, p. 72), grosso modo, o "amor romântico" se caracteriza pela possibilidade de estabelecimento de um vínculo emocional durável com o outro. Ainda segundo o autor, "o amor romântico depende da identificação projetiva do *amour passion*, como o processo pelo qual os parceiros potenciais tornam-se atraídos e, então, unem-se. A projeção cria, aqui, uma sensação de totalidade com o outro, sem dúvida intensificada pelas diferenças estabelecidas entre a masculinidade e a feminilidade, cada uma delas definida em termos de antítese". Como seu contrário, apresenta-se o "amor confluente", descrito pelo sociólogo britânico

Retornando à fala de Marc, o termo "ficar" aparece mais de uma vez em seu discurso, pontuando aquilo que talvez possa ser considerado o "modelo" dos relacionamentos afetivos que tomam corpo durante um período de viagem. Na realidade, Almeida (2006) afirma que o "ficar" figura como um elemento-chave das "novas cartografias subjetivas", um relevante componente dos "regimes afetivos" próprios da contemporaneidade, em um sentido mais geral. O termo, que mais que uma simples categorização, apresenta-se como prática de ampla execução, sobretudo, em meio às formas de sociabilidade dos jovens, aponta para a pulverização de "etapas que outrora caracterizavam a marca singular e única do enamoramento, ou do prelúdio de uma trajetória sentimental" (ALMEIDA, 2006, p.149). O que ocorre no "ficar", desse modo, é a implosão de uma "cadência amorosa ou sentimental", dando lugar a um sentido de fruição do presente, do momento, à importância de se viver o dia a dia (PAIS, 2006, 2012).

Ouso dizer que de forma ainda mais intensa que no cotidiano, o "ficar" é mobilizado pelos viajantes de longa duração. Embora seja uma prática, como dito, bastante difundida, há a possibilidade de um engajamento maior[132] entre indivíduos que habitam a mesma cidade ou localidade, que partilham – pelo menos minimamente – algo, nem que seja simplesmente o território de habitação. No caso dos viajantes aqui apresentados, no curso específico de seus trânsitos, o que eles habitam são seus próprios deslocamentos, suas trajetórias, que são elaboradas de forma bastante particular. Os pontos de encontro presentes nessas trajetórias, assim, não se configuram como espaços propícios ao desenvolvimento de relações mais duradouras, de engajamentos com maior extensão. É, justamente, considerando o caráter eminentemente móvel da experiência de viagem, perdoada a redundância, que afirmo ser o "ficar" o paradigma relacional estabelecido entre os sujeitos aqui representados.

---

como um amor ativo e contingente, e que por isso entra em choque com as categorias de "para sempre" e "único", caras ao "amor romântico". A ideia da confluência amorosa, portanto, sinaliza uma relação onde o prazer sexual recíproco é componente essencial para a sua manutenção, bem como para a sua dissolução. No contexto das viagens de longa duração, o que pode ser visto com maior frequência é a expressão dessa noção de confluência, sendo o prazer perseguido e utilizado como "termômetro" para a repetição ou mesmo extensão dos envolvimentos afetivos vividos pelos viajantes.

[132] Apesar de descontextualizados do ritual de namoro, os beijos que configuram o "ficar" podem tornar-se comuns, produzindo posteriormente a relação da qual foi destacada: o próprio namoro. Assim, embora o caráter episódico da relação seja sua principal marca, possibilidades de extensão relacional existem, como o "ficar ficando" que pode ou não resultar em namoro (ALMEIDA, 2006). No entanto, em minha opinião, o "ficar ficando" é presente nas experiências de trânsito de meus interlocutores também de forma episódica, tendo um início e um fim muitas vezes determinado pelo tempo de estadia no lugar em que os sujeitos envolvidos se encontraram. A passagem do "ficar" para o "ficar ficando" pode até efetuar-se, mas a segunda transição – do "ficar ficando" para o "namoro" - esbarra nos obstáculos criados por itinerários e tempos de viagem distintos e descompassados. Diante de tais óbices, é que o modelo de relação predominante é o "ficar".

Se o "ficar" – que no entendimento aqui proposto não se restringe apenas ao ato de beijar, mas envolve relacionamentos sexuais concretos – é produto das interações afetivas de viagem, que priorizam a fruição do agora, a valorização do prazer situado, imediato, individual e contingente, um outro plano de discussão não pode deixar de ser evocado: aquele que se à relação do "sexo" com determinadas "condutas de risco" (LE BRETON, 2009a). Com uma postura de "investimento no presente" e "desfuturização do futuro" (PAIS, 2006), alguns viajantes expõem-se deliberadamente a determinados perigos em seus engajamentos afetivos, o primeiro deles – sendo evocado por um extenso número de viajantes com os quais mantive contato – é a consumação do ato sexual sem o uso de preservativos. Na disposição de viver o que o *agora* proporciona, viajantes – por vezes – tendem a não utilizar proteções, expondo-se aos riscos de contração de doenças sexualmente transmissíveis e, também, à possibilidade de emergência de uma gravidez inesperada.

Gostaria de deixar mais clara esta última afirmação: não entendo a gravidez não planejada como um risco tal quais aqueles compreendidos por Le Breton (2009a) como expressões de "jogos simbólicos com a morte". No entanto, se analisadas as razões para se empreender as viagens de longa duração e, propriamente, para estabelecer uma dinâmica relacional afetiva no bojo destas que não prima pela permanência ou compromisso, uma gravidez pode constituir-se como um abalo à noção de liberdade desejada pelos viajantes, uma vez que responsabilidades e compromissos, inclusive de ordem jurídica, surgem diante da constatação do fato. Já quanto às doenças sexualmente transmissíveis, a não tomada de precauções gera riscos que podem atingir diretamente a vida dos sujeitos envolvidos, mas que parecem ser embotados ao passo que o prazer do envolvimento se manifesta ou talvez, em outros casos, frente à sensação de satisfação oriunda da transgressão de uma conduta ditada[133].

Ceci, apesar de ter enunciado que não se arrependia de suas experiências sexuais em trânsito, relatou-me um episódio que a deixou bastante preocupada durante vários dias e que, de certo modo, interferiu em suas condutas afetivas situadas em périplos posteriores:

> Em uma de minhas viagens conheci um rapaz e fiquei muito impressionada com ele, realmente atraída. Nós dois fazíamos parte de um grupo que estava bebendo no bar de um albergue. De repente, alguém propôs que participássemos daqueles jogos em

[133] Sobre condutas transgressoras frente aos riscos, Le Breton (2009a, p. 23) disserta: "Às vezes, a nuança de um 'eu sei disso, mas ainda assim' põe termo a qualquer outro argumento. Advertido do perigo que corre, o ator persiste em sua conduta em razão do prazer que sente nela e a seu enraizamento em sua identidade, pela recusa de que lhe ditem seus atos e gestos, ou porque considera que os outros não são ele e que, no que lhe diz respeito, nada teme. O conhecimento dos riscos pode ser uma incitação ao pior, pelo gosto da transgressão, alegria redobrada pelo fato de pôr em jogo sua existência, de zombar dos conselhos e do pavor dos outros".

> que, quando se perde, um copo deve ser bebido. Não entendia muito bem o jogo, perdi várias vezes e bebi, claro, muitos copos. Depois o grupo saiu pela cidade, apenas eu e o rapaz ficamos na mesa e continuamos a jogar, eu bebi muito. Depois nós nos beijamos, dormimos juntos e no outro dia me dei conta de que não havia usado preservativo... Fiquei muito mal durante vários dias, mas me serviu de alerta, hoje presto mais atenção nisso e quando cheguei em Londres resolvi fazer vários exames para ter a certeza de que estava tudo bem.

Mesmo não podendo o ato de Ceci ser considerado uma transgressão deliberada – uma vez que a sensação de arrependimento tomou-a no período seguinte ao episódio –, a *afetividade* desenvolvida no encontro deu o tom de sua conduta, sua *racionalidade*, no sentido que Le Breton (2009a) empresta ao termo, foi modulada diante da circunstância prazerosa da atração, sendo seus cuidados por isso desmobilizados. O consumo de álcool e outras drogas – atividades frequentes entre uma pluralidade de sujeitos que ao viajar busca evadir-se das restrições rotineiras, vivenciando o "relaxamento das regras sociais" presentes em suas comunidades de origem (KRIPPENDORF, 1987) –, é mais um dos "ingredientes" que contribuem para certa experiência de euforia que suprime condutas de evitação de riscos. No consumir tais substâncias a vivência da "vertigem" instala-se, o prazer potencializa-se, as sensibilidades se aguçam e neste caso, sobretudo a partir de sua associação com o sexo, à abertura aos riscos é dilatada.

Feito esse pequeno exercício reflexivo entre sexualidade e risco, objetivo retomar a ideia de que as relações estabelecidas por sujeitos em trânsito comportam também essa definição pelo movimento: elas são transitórias, operam – via de regra – sob tal lógica desde suas manifestações no desempenho de uma função laboral às experiências sexuais. Essa transitoriedade encontra, paradoxalmente, um lugar de paragem nos albergues, onde podem melhor serem visualizadas. É sob a estrutura do albergue, que os trabalhos temporários podem ser acessados, bem como ali também relacionamentos e interações são construídas, consumidas e dissolvidas. Se como afirma Pais (2012), entre os jovens as assunções de compromisso afetivo tendem a ser evitadas, dando lugar à sexualidade enquanto coleção de experiência, dentre sujeitos viajantes como os aqui representados esta afirmação talvez possa ser extrapolada: são experiências colecionadas os trabalhos, as amizades, as companhias de viagem e as relações sexuais.

É importante perceber, por fim, que a própria constituição de um *hostel* – algo constatado não apenas por seus aspectos físicos, predominantemente coletivos, mas igualmente a partir de observações dirigidas aos seus dispositivos de enunciação de valor (placas, inscrições nas paredes, grafites e pinturas, por exemplo, que adornam os referidos espaços) – endossa a transitoriedade ou a emergência de novas paisagens afetivas a partir da

dinamização de índices, emblemas ou signos pautados por ideais como os de liberdade, independência e autonomia. Uma vez mais, diante deste fato, desmorona-se qualquer postura analítica que vise a uma abordagem dos lugares de acolhimento dos sujeitos viajantes, unicamente, por meio de preocupações econômicas: não se escolhe um albergue enquanto território privilegiado de alojamento pelo caráter de baixo custo de suas tarifas, se elege um *hostel* através do reconhecimento de que tal espaço ocupa lugar central nos empreendimentos viáticos porque os mesmos valores que definem os últimos naqueles lugares encontram expressão e materialidade.

No intuito de exemplificar a tese explicitada, um conjunto de imagens feitas a partir da frequentação das dependências de alguns *hostels* pode ser observada:

Figura 16 – Valores explicitados em *hostels*

Fonte: Arquivo pessoal.

A primeira foto, representando uma inscrição em uma das paredes de um dormitório de um albergue chileno, condensa os desejos de liberdade e "criação existencial" (ALMEIDA, 2006; ALMEIDA; TRACY, 2003) buscados por meus interlocutores. Viajar, assim, torna-se um dos instrumentos de feitura de uma "identidade individual", que pode ser múltipla, recusando as expectativas que conformam as rotinas desses sujeitos viajantes em suas comunidades de origem. Fazer ou mandar no próprio destino é, portanto, experimentar a autonomia procurada em seu máximo grau, podendo – inclusive – ser algo operacionalizado a partir da dinamização de uma multiplicidade de "eus", de identidades moduladas de forma contingente que conferem os contornos daquilo que Pais (2006, p. 19) chamou de "farsas do disfarce": possibilidades de ritualização de uma subjetividade fraturada, composta por "eus fictícios".

A segunda foto, ainda na primeira coluna, visibiliza uma inscrição localizada em uma das paredes de uma sala para uso comum que compunham um albergue da cidade do Porto, em Portugal. Talvez ela possa ser compreendida como um tipo de convite para interações que interpelam limites geográficos, podendo ser estabelecidas de forma desterritorializada, potencialmente por todo o globo; daí, o fato do convite começar com uma chamada que ressalta a oportunidade de um coletivo forjar-se, a importância da implementação de uma cidadania onde os sujeitos de tão conectados podem se tornar irmãos. Na imagem em questão, portanto, há nitidamente uma exortação à união, à vivência coletiva e à interpelação do estar sozinho em uma jaula ("*cage*") que talvez pudesse ser lida como uma palavra associada à rotina, ao "aprisionamento" das vivências rotineiras, mais especificamente, como salientou Marc em outro momento desta tese.

Em seguida, logo abaixo deste convite, há uma imagem curiosa que representa, na realidade, um aviso acerca da impossibilidade de se consumir álcool e outras drogas em um albergue marroquino. Sua evocação pode parecer estranha, uma vez que me esforço por destacar valores que corroboram ideais como os de independência e autonomia. No entanto, esta imagem deve ser compreendida a partir de uma associação com a seguinte, com a foto que se localiza no começo da segunda coluna. As duas, o quadro de aviso e a pintura colorida inspirada no evento *Woodstock*[134], posicionam-se em paredes contíguas do mesmo *hostel*,

[134] O *Woodstock Music & Art Fair* foi um festival de música, realizado no ano de 1969, na cidade de Bethel (Nova York, EUA), que ficou mundialmente conhecido como evento emblema do movimento de contracultura que tomava forma à época nos Estados Unidos. Artistas como Janis Joplin e Jimi Hendrix, ícones do destacado movimento, foram algumas das atrações, assim como as famosas bandas *The Who* e *Greatful Dead*. Para mais sobre o movimento de contracultura e acerca de expressões do que ficou conhecido como movimento *hippie*, ver Roszak (1984) e Hall (1968), ambos mencionados no primeiro capítulo dessa tese.

sinalizando a co-habitação paradoxal das disposições culturais locais, que configuram princípios orientadores de comportamento, e os desejos de transgressões e ultrapassagem de limites que se coadunam sob o imaginário *hippie* (HALL, 1968). As coloridas, finalizadas pela inscrição do nome do evento, interpelam as restrições do lugar, expressando uma ambivalência – entre o que se é e o que se deseja ser – que toma forma de distintas maneiras ao longo de uma viagem de duração estendida.

Na sequência, a segunda foto da segunda coluna faz uma referência direta entre o exercício de liberdade e a execução de viagens. No curso da experiência de deslocamento que o sentido de liberação, novamente, é apontado como passível de ser experienciado. Acima da inscrição que enlaça viagem (*travel*) e liberdade (*freedom*), há a representação de Charles Chaplin agora não apenas como um artista, mas – principalmente – como viajante, um explorador talvez, o que simbolizado pelo uso da mochila e das esteiras. A metáfora do caracol (SANTOS, 1999) é mobilizada, então, para se pensar um sujeito que toma o mundo como seu terreno e carrega sua casa nas costas, transformando cada paragem ou, mais radicalmente, todo o globo em sua residência. A pintura situada em uma das paredes da recepção deste *hostel* marroquino ainda pode ser entendida como uma tentativa de consolidação daquele espaço como sendo o legítimo, o característico ou definidor da experiência daqueles que procuram viajar de forma independente e alargada.

Por último, em outro albergue português, pode-se notar o registro na parede do corredor de entrada do lugar de uma das perguntas que iniciam a maioria dos processos de interação em trânsito. “De onde você está vindo?”, se presta tanto ao interesse acerca dos países ou região de origem do sujeito viajante quanto à curiosidade sobre os pontos de seu trajeto. A leitura nesses dois sentidos abre inúmeras possibilidades de extensão de diálogos, podendo culminar nas trocas de informação ou mesmo nas aproximações afetivas já descritas. Como pergunta iniciadora de um processo de interação, ela acena para a repetição no que diz respeito à construção de novas relações sempre que se chega a um novo lugar. Como as interações tendem a ser efêmeras, um contínuo recomeçar relacional é posto em jogo, sendo necessário para isto o investimento comunicacional simbolizado no uso de tal indagação.

Encerrando esse passeio pela prática de hospedagem em albergues que, como visto mobiliza um conjunto amplo de representações e significados que excedem o ato de alojar-se, é por fim necessário salientar que, não obstante seu consumo amplo entre os viajantes, críticas também são destinadas a tais espaços. E é no intuito de explicitar algumas destas problematizações que o próximo tópico justifica-se.

5.1.4 Albergue como espaço criticado

As viagens independentes de longa duração exprimem uma das múltiplas facetas da prática turística contemporânea. E embora façam parte desse cenário mais amplo, o do turismo, tais deslocamentos relacionam-se com sua própria "cena", como afirmam Wilson e Richards (2007). A ação concretamente móvel dos sujeitos viajantes associadas às novas tecnologias de transporte e comunicação são as matérias da citada "cena", assim como os pontos de paragem temporária desses movimentos, leia-se os espaços de hospedagem. Desse modo, sem dúvidas, os albergues – por seu amplo consumo – aparecem como "peças" centrais dessa engrenagem viática; entretanto, é válido frisar que a despeito de sua importância, estes espaços de hospedagem não se esquivam de críticas por parte de alguns de seus usuários.

A primeira delas diz respeito à compreensão de que em alguns albergues o que se apresenta para os viajantes é uma experiência situada numa espécie de *enclave*. Tal termo, antes largamente utilizado para se criticar a prática turística conformada pelas já mencionadas "bolhas ambientais", agora é mobilizada para sinalizar uma contradição no que toma lugar sob o abrigo dos próprios espaços que deveriam apresentar-se como alternativa à experiência de um turismo pautado pelas lógicas da apartação ou segregação no que concerne às comunidades locais. Explico melhor, na opinião de alguns viajantes, os *hostels* tornaram-se ambientes de uma interação estabelecida, unicamente, entre seus hóspedes. Nesse sentido, ao invés de oferecer uma permeabilidade à diferença, representada pela presença da cultura local no espaço, o que há é um tipo de experiência padronizada, uma vez que os atores desse processo interativo são em sua maioria oriundos do ocidente, expressando-se em inglês e posicionados muitas vezes em lugar privilegiado economicamente na estrutura social de seus países de origem.

A noção de enclave, então, serve para significar a fabricação da impressão de situar-se em um "meta-mundo" ou "meta-espaço" ao alojar-se em determinados albergues, como sustenta Hottola (2005). O albergue entendido como enclave, portanto, seria um lugar de recusa da diferença ou do estranho, consolidando uma familiaridade paradoxalmente desejada por alguns daqueles que, pelo menos em seus discursos, pontuavam à imersão nas culturas locais como uma de suas principais aspirações em viagem. Mesmo diante da localização de bares ou pequenos restaurantes nas dependências dos albergues, abertos ao público em geral, não só aos hóspedes, a ideia de uma interação amplificada é desconstruída pela presença de moradores locais representantes de uma classe economicamente mais abastada, utilizadora do inglês como língua franca, experiente em termos de viagem, que

pouco se difere dos viajantes ali hospedados. No que se refere ao relacionamento com os funcionários do lugar, a mesma lógica de seletividade interacional parece estabelecer-se: os contatos são feitos de forma mais aprofundada com recepcionistas, *bartenders* ou gerentes e proprietários, que são portadores de disposições culturais que parecem não diferir muito daquelas incorporadas pelos sujeitos viajantes. Comunicações com funcionários responsáveis pela limpeza, cozinheiros e seguranças, por exemplo, são bastante diminutas, implicando a formulação de fronteiras relacionais dentro do próprio enclave.

A segunda crítica dirigida aos *hostels* é proveniente de sua potência econômica, em outros termos, é advinda do reconhecimento de sua rentabilidade diante da popularização das viagens independentes de longa duração nos últimos anos (O´REILLY, 2006; PEARCE; LOKER-MURPHY, 1995). No momento de sua aparição, enquanto alternativa de hospedagem aos hotéis, os albergues eram produtos de esforços individuais ou familiares, situados regionalmente, observadores da manutenção de uma identidade local (SARAIVA, 2013). Apresentavam-se, ainda, em pequenas dimensões, contribuindo para a formação de um ambiente íntimo, por exemplo, a partir do momento em que os administradores sabiam o nome próprio de seus hóspedes, os convidavam para dividir refeições ou a fazer tomar parte em práticas de lazer situadas, como pescaria, churrasco de família, rodas de conversa ou música. No entanto, hodiernamente esses contornos singulares, situados, intimistas, dão lugar a um processo de padronização cujo maior emblema é a entrada de grandes cadeias hoteleiras no mercado de hospedagem oferecida por albergues.

Rotinas próprias de uma dinâmica de alojamento em hotéis, assim, passam a se fazer presentes nos *hostels*. A infraestrutura tende a ser a mesma entre as unidades envolvidas – cor das paredes, *menus* de comidas e bebidas, uniformes, disposição dos móveis das recepções etc. –, o que culmina em um abalo na lógica de espontaneidade e informalidade antes desejada[135]. O desafio proposto, nesse contexto, é o de preservar aquilo que em outrora era uma marca distintiva, a identidade singular de um lugar de hospedagem e as ações de padronização mobilizadas pela entrada de grandes cadeias hoteleiras neste negócio específico. O equilíbrio, para muitos viajantes, não se faz, sendo críticas geradas a partir da sensação de se estar alojado no mesmo lugar não obstante se estar em cidades diferentes: “eu estou aqui,

[135] Sobre a presença de grandes cadeias no mercado de hospedagem oferecida por albergues, Saraiva (2013, p. 66) relata: “Ainda que não existam dados representativos, as três maiores cadeias internacionais de *hostels* atualmente são a '*A&O Hotels and Hostels*' (10.000 camas), a '*Generator Hostels*' (3.533 camas) e '*Equity Point*' (2.263 camas). O grupo hoteleiro Accor criou recentemente uma marca de unidades de *hostel* '*Base backpacker*', a operar na Austrália, elevando o profissionalismo do setor e a oferta com padrões de serviço e qualidade uniformizados”.

em Santiago, mas parece que estou no Rio! O albergue é exatamente o mesmo: mesma cor, mesmos móveis, mesmo uniforme!", me dizia um viajante brasileiro.

A última crítica que quero assinalar concerne à relação, bastante comum em vários *hostels* que visitei, entre o lugar de hospedagem e a atuação de agências turísticas. Interessante perceber aqui é o fato de que a referida associação, entre empresas de turismo e albergues, interpela diretamente a ideia de uma viagem independente. O esforço de meus interlocutores é pela feitura de um movimento criativo, autônomo, que se não pode prescindir de todas as instituições que conformam o dito "turismo convencional", procura ao menos esquivar-se da ação de empresas proponentes de *tours*, por exemplo. O desconforto causado entre viajantes como Ceci e Marc reside não apenas na contradição que parece se expor quando em um lugar que ofereceria oportunidades de relações concretas com a cultura local instala-se a oferta de uma experiência mediada, mas – sobretudo – nos "assédios" promovidos por parte de funcionários e representantes de tais agências no sentido de vender seus passeios.

Sobre o tema, Ceci disserta:

> Eu me sinto realmente desconfortável quando alguém insistentemente vem me oferecer um *tour*. Não tenho problema em me perder, pedir informação na rua, utilizar transporte público, para conhecer o quero... O que me incomoda é ficar sentada em um ônibus, vendo a cidade por uma janela, enquanto um guia fala. Acho que os funcionários devem oferecer os tours, dizer que eles existem, mas não devem ficar insistindo para vendê-los.

A fala de Marc sobre tais oferecimentos também adota a mesma postura crítica:

> Quando termino de fazer o "*check-in*", já sei que o recepcionista vai me mostrar um monte de tours, mas aí eu digo logo que não estou interessado. Para acabar com qualquer dúvida, pergunto logo por um "*free walking-tour*", aí ele entende que a minha não é ficar com um guia de uma empresa para lá e para cá.

Em tempo, os *walking-tours* citados por Marc são, via de regra, ações mobilizadas por moradores do local que visam a apresentar a cidade visitada sob ângulos não instituídos. No bojo destas movimentações, por exemplo, é que se inscrevem o que Barreira (2012) denominou *tours* insólitos, reveladores de uma memória não oficial da cidade ao desenvolverem-se a partir da visitação de espaços como cemitérios ou galerias de esgoto. Um dado interessante sobre os passeios em questão é o de que não há taxa de adesão, ou seja, não se compra um serviço. Normalmente, certas quantias de dinheiro são oferecidas ao guia, sempre dependentes do grau de satisfação do viajante quanto à experiência vivida.

Remontando a relação entre albergue e agências turísticas, a seguir são expostas algumas fotografias que representam a variedade de produtos oferecidos. São passeios que,

via de regra, buscam distinguir-se dos *city tours* clássicos, apostando na experiência enquanto objeto de consumo (PANOSSO NETTO & GAETA, 2010), embora continuem calcados na fruição mediada dos eventos oferecidos: há sempre a presença de *vans* ou ônibus privados para efetuar os deslocamentos, as relações com as dinâmicas locais são pontuais, uma vez que os espaços ocupados pelos usuários são destacados, particulares, bem como persiste como central a presença de um guia, responsável por "apresentar" o evento e "traduzir" as escassas interações.

Figura 17 – *Tours* oferecidos nos albergues

Fonte: Arquivo pessoal

As fotos da primeira coluna tomam a *favela* carioca como "objeto do olhar do turista" (URRY, 1995). Segundo Freire-Medeiros (2008, p. 10), grosso modo, o interesse

específico por estas regiões das cidades se dá na exploração de seus "significados ambivalentes que a colocam, a um só tempo, como território violento e local de autenticidades preservadas". O "risco" embutido no processo de visitação da favela, assim, tornar-se experiência valorizada e transformada em mercadoria. O sentido de diminuição dos perigos da visitação é umas das dimensões trabalhadas pelas empresas turísticas com inserção no local para legitimar a incontornabilidade de sua atuação. A autenticidade configura o outro polo explorado por esses agentes: a favela é lócus do genuíno, do primitivo, da natureza, do exótico. Especificamente na primeira foto, pode ser notada no canto superior direito da imagem a expressão "*Be a local*" ("Seja um local"), nome da operadora turística responsável pelo *tour*, o que enfatiza o investimento no consumo de uma experiência autêntica, alternativa aos convencionais pontos turísticos.

Ainda na mesma imagem é possível visionar os eventos que figuram entre os principais objetos da pesquisa: um estúdio de arte e as inscrições de *grafittis* no local, acionados pelas empresas como marcadores de uma "cultura peculiar" da favela, para me servir uma expressão de Freire-Medeiros (2008). O "*daycare"*, que se constitui a partir uma visita a uma creche específica, situada na Rocinha, mas mantida com o auxílio da empresa em questão, abre um canal de reflexão acerca das relações entre "pobreza, dinheiro e moralidade", determinantes da conversão da "precariedade" em objeto de consumo turístico (FREIRE-MEDEIROS, 2008, p. 11). Na segunda imagem, a precariedade cede lugar ao "alto astral", "alegria" e "sensualidade" pelos quais a favela é definida em muitos discursos publicitários: o que se oferece é a experiência de se participar de uma festa, de um dos famosos bailes *funk* da cidade do Rio de Janeiro. Uma vez mais, o que parece ser central é o caráter genuíno ou autêntico que reside na frequentação de uma celebração local por parte do viajante. Muito embora o baile seja composto por uma diversidade de "fronteiras" – há um espaço chamado de "VIP" para receber os viajantes clientes das empresas, o deslocamento é efetuado por transportes privados, quando os sujeitos deixam sua "área VIP" são acompanhados por guias ou representantes das agências turísticas –, há um investimento no intuito de fazer permanecer a impressão de que uma real e concreta interação com a favela e seus habitantes foi promovida.

Nas fotos que configuram a segunda coluna, a lógica de exploração dos *tours* estabelece-se de maneira bastante similar. Como a favela, o deserto do Sahara é lugar sobre o qual ergue-se um imaginário que mobiliza perigo, risco, beleza natural e autenticidade. É o espaço dos nômades, habitantes primeiros daquela região africana, cujo estilo de vida em trânsito é passível de ser trabalhado também como mercadoria: no curso da visitação ao

deserto o ato de deslocar-se montando um camelo e dormir em tendas sob a lua são significativos para uma experiência turísticas apresentada como distintiva. Na segunda imagem desta segunda coluna, especialmente, outras formas de consumo do deserto são disponibilizadas: para alguns, a ação de montar um camelo parece ser desgastante, assim o buggy ou quadriciclo cumpre a função de deslocamento de forma mais confortável ou aventureira. Como ocorre com a Rocinha, por exemplo, o Sahara se converte em destino turístico por sua ambivalência, lugar antes inóspito, terreno de nomadismos, tornar-se agora espaço privilegiado de tráfego de turistas no norte da África.

Com o objetivo de finalizar este tópico sobre as complexas relações entre as viagens independentes de longa duração e albergues enquanto recorrentes espaços de hospedagem, explicito um questionamento que durante algum tempo me acompanhou: havendo certa similaridade entre funcionários de *hostels* e hóspedes (em grande número, os funcionários também são viajantes em momentos de paragem temporária ou já experimentaram viagens de longa duração como as efetuadas pelos sujeitos que agora atendem) por quais razões, em alguns casos, atuam de forma insistente no que diz respeito às tentativas de venda de um *tour*? Conversando com um recepcionista em um albergue carioca acerca da situação, dois fatores foram por eles elencados como explicação, o que passo agora a apresentar.

O primeiro deles diz respeito à compreensão do albergue como um "negócio como outro qualquer". Ou seja, a despeito da atmosfera de informalidade, tolerância e cooperação, os *hostels* são empresas que precisam lucrar, sendo a venda de *tours* uma importante fonte de rendimento para estes espaços para além dos pernoites. O lucro advém de acordos de cooperação entre os proprietários de agências turísticas e os dos *hostels*, podendo – inclusive – ocorrer o exercício dessa dupla função por parte de uma mesma pessoa: muitos donos de albergues abriram suas próprias empresas turísticas, especializadas no segmento em questão, o dos viajantes que buscam distanciar-se do turismo de massa.

O segundo fator apresentado pelo funcionário com quem conversei refere-se, de acordo com suas próprias palavras, à necessidade do empregado "fazer um a mais", seja para continuar seus planos de viagem seja para "viver melhor no lugar em que se está". O "fazer um a mais" significa o recebimento de comissões por cada passeio vendido. Assim, quanto mais frequentes as vendas são, maiores os rendimentos do funcionário ao final do mês. Ameaças de demissão ou deslocamento de funções também são comuns nos albergues que trabalham com "planos de metas", tais quais agências bancárias, dirigidos a vendas de passeios, por exemplo. Os conflitos instalados em tais espaços, portanto, desmobilizam o

imaginário do albergue enquanto um "país das maravilhas", destaca um dos funcionários de um albergue chileno que visitei. Nesse sentido, talvez seja possível também pensar o *hostel* inspirado pela categoria "zona de contato", de Pratt (1992). Obviamente, este conceito foi pensado em um contexto totalmente diferente do aqui trabalhado, no fluxo das interações coloniais, mas a ênfase dada à presença de relações assimétricas de poder, de hierarquia e conflitualidade em uma zona de interação próxima é o que me permite arriscar fazer este tipo de exercício reflexivo.

5. 2 Voltando para casa: razões para o término de uma viagem

Até agora, a ideia de *fricção* foi entendida, prioritariamente, como uma parada temporária, como um ato de suspensão interina de uma experiência de trânsito, inscrito, sobretudo, nos períodos de alojamento dos viajantes em espaços como os albergues. Contudo, como anunciado, uma outra leitura acerca do termo *fricção* pode ser considerada, aquela que o compreende como uma cessação definitiva do movimento de um sujeito. Sob esta última perspectiva, intento neste tópico apresentar as razões apontadas por meus interlocutores para justificar o término de suas jornadas, bem como objetivo compreender como a experiência de retorno aos seus países ou cidades de origem é por eles percebida.

Embora essa investigação não esteja tratando diretamente de expressões de mobilidade tais como experiências diaspóricas ou migrantes, certas aproximações não podem deixar de ser reconhecidas. Uma delas é, justamente, a preocupação no que diz respeito ao lugar da prática do retorno às "terras de origem", para fazer uso de uma expressão de Hall (2006), desses atores móveis da contemporaneidade. Assim, mais que com a simples enunciação de uma razão para se "voltar para casa", importo-me com as apreciações subjetivas de meus interlocutores acerca dessa condição de "viajante retornado", expressão inspirada naquela que é corrente entre os estudos sobre migração, a saber: "migrantes retornados" (CASSARINO, 2004). Escusado dizer que, assim como as motivações para se empreender uma viagem de longa duração, as razões para e apreciações sobre efetuação de uma volta à comunidade de origem são plurais, dependentes de dinâmicas afetivo-biográficas, fatores estruturais ou institucionais, limitações financeiras ou ainda sentidos de pertença, por exemplo.

No que se refere à trajetória de Marc, sua jornada mais longa – conformada pela visitação de países como EUA, Indonésia, Austrália e Nova Zelândia – é finalizada, principalmente, pela escassez de recursos financeiros para a extensão de sua viagem. Mesmo

contando com o apoio da família e assumindo trabalhos temporários, como destacado, a duração de seu trânsito (08 meses) e o chamado "custo de vida" das regiões visitadas, somados ao câmbio desfavorável na maioria desses lugares, dificultaram sua permanência em deslocamento:

> No começo me "virei" bem, economizei ficando na casa de conhecidos, amigos de amigos e em albergues "baratinhos". Em alguns lugares, consegui trabalhar: se não juntava dinheiro, pelo menos não gastava porque nos albergues, por exemplo, você não paga hospedagem e comida enquanto está trabalhando. Depois a gente vai ficando cansado, muito tempo viajando, dormindo mal, comendo mal, tudo para economizar. Aí quer se dar alguns luxos, comer melhor, dormir em um quarto mais confortável, em um albergue melhor localizado, tudo isso aumenta os custos da viagem. No final, já não tinha "cara" para pedir dinheiro para meu pai, fora que pagava muito imposto para conversão. Foi por isso que resolvi voltar, mas pode ter certeza: se tivesse mais dinheiro, teria viajado ainda mais.

A despeito dos esforços feitos para economizar dinheiro para se manter em trânsito por mais tempo, que – por vezes – culminam em experiências verdadeiramente desconfortáveis, como dormir em estações, por exemplo, Marc parece deixar claro que a viagem ou manter-se viajando é seu mais caro objetivo. Se a suspensão apresentou-se, é preciso dizer que foi de maneira não acordada, muito menos desejada, foi por uma imposição de limite material que, à época, era incontornável: mesmo diante da ajuda de seu pai, o orçamento disponível não permitia mais o alargamento de sua trajetória. O fato de Marc lidar com um término quase compulsório, não produzido por seus próprios desejos ou inclinações, me levou a querer explorar quais os sentidos por ele atribuídos a esse retorno.

A primeira impressão que Marc me deixou foi a de que encarava sua volta com bastante insatisfação. Não se apresentava completamente contrariado, em minha opinião, mas deixava transparecer que suas voltas para casa – não apenas ao que se refere à jornada por último abordada –, após longas viagens, eram sempre fontes de angústia e mal-estar. Eram, necessariamente, períodos de enfrentamento de uma rotina por ele já caracterizada como aprisionante, rigorosa no que diz respeito à assunção de compromissos e satisfação de expectativas:

> Não me entenda mal, eu gosto da minha família, tenho amigos em minha cidade, mas não gosto de fazer algo só porque os outros fazem. Quando volto para casa, tem sempre alguém que pergunta se essa foi minha última viagem, quando vou casar, se não vou terminar a faculdade... Essas coisas me incomodam, ter que me comportar como os outros querem, ter que ser como os outros... Por isso não aguento muito tempo em casa, me sinto deslocado, não consigo nem conversar com as pessoas direito.

A partir do discurso de Marc, e considerando também o que foi exposto em outros momentos dessa investigação, talvez possa ser possível – uma vez mais fazendo alusão a um

termo utilizado por Cassarino (2004) em seus estudos sobre migrantes retornados – pensar em uma experiência de volta que se associa a certa sensação de fracasso. Não que a vivência do período em trânsito tenha sido insatisfatória para o viajante, como pode ocorrer para o migrante que não conseguiu adaptar-se ao país de acolhimento ou mesmo não angariou os recursos econômicos, em alguns casos, que o mobilizaram a deixar sua comunidade de origem. Para Marc, a sensação do fracasso se dá em relação a seu próprio contexto de origem, as demandas que deve atender ou as pressões com as quais deve lidar em seu cotidiano a partir de sua condição de retornado. A viagem, o engajamento em dinâmicas diferentes das de sua sociedade, o "brindou" com experiências prazerosas que, em sua opinião, não encontram lugar nos domínios de sua casa.

O filósofo Bachelard (1993, p. 24), em uma de reflexões acerca das variadas "poéticas do espaço", descreve a "casa" como o "nosso canto no mundo", uma espécie de primeiro universo, onde o "não-eu que protege o eu". Para Marc, a acepção de casa, muito no sentido de rotina e expectativas a se cumprir, é diametralmente oposta ao explicitado: não protege o eu, o aprisiona a partir da dotação de responsabilidades e assunções de papeis esperados. Sob tal descompasso entre o que se deseja viver e a necessária inserção no domínio do rotineiro é que se instala sentido de fracasso no que tange ao retorno. A menção à falta de diálogo entre Marc e os membros de sua comunidade, especialmente, lembra-me das reflexões de Schutz (1945) acerca das situações de contato vivenciadas por sujeitos que permaneceram longe de suas cidades por longos períodos, contatos contornados por impressões de não entendimento, de uma "surdez compreensiva", a despeito da implementação de conversas entre indivíduos íntimos, pelo menos em outrora.

Debruçando-se sobre os casos dos veteranos das forças armadas que voltam para seus lugares de origem após longos períodos de serviço, mas também se preocupando em assinalar similitudes entre tais casos e as condições de migrantes e viajantes retornados, Schutz (1945) afirma haver um não reconhecimento imediato da familiaridade local por parte desses sujeitos. Para o pensador austríaco, o retorno de quem passou um considerável tempo fora de "casa" apresenta-se como desafiador na medida em que a "casa" e o "retornado" não são mais os mesmos de outrora, foram atravessados por experiências distintivas no curso do tempo de separação que obstacularizam o restabelecimento das íntimas vivências anteriores. A experiência de participar de uma guerra, bem como aquela de conhecer e engajar-se em outros modos de vida por meio de viagens ou migrações, por exemplo, promovem a aparição de um hiato relacional entre os que ficaram e os que foram e agora retornam. Os que ficam,

segundo Schutz (1945), não compreendem mais os que foram porque não partilharam de suas experiências, os que voltam pautam-se por referências passadas, não reconhecendo mudanças. Marc, em certo grau, não reconhece – porque não aceita – e tampouco é reconhecido por seus colegas e familiares, é nesse sentido que o diálogo não se faz, que as relações estabelecidas em casa não são remontadas ou restabelecidas nos termos da intimidade de outrora. Sua experiência de viagem, evocando outro termo de Schutz (2010), oportuniza a interpelação do "pensar habitual" comum entre os membros de suas comunidades. Como o veterano descrito por A. Schutz, Marc é uma *homecomer:* aquele que chega em casa não sendo mais o mesmo porque explorou uma dimensão social não coberta ou não condizente com os sistemas de coordenadas, referências ou relevâncias presentes em sua sociedade de origem.

No que diz respeito a Benny, sua trajetória encerra-se pela urgência em atender demandas institucionais específicas, é preciso retornar ao trabalho e aos estudos. Apesar de esforçar-se por "remediar" os desconfortos acarretados por uma rotina mecanizada, uniforme e, por isso mesmo, entediante, o economista inglês parece não adotar uma postura de "desfuturização do futuro" (PAIS, 2006), ao contrário: em Benny há uma nítida preocupação com a continuidade dos estudos e a manutenção do emprego, revelada na valorização da viagem mais como um elemento de compensação que de ruptura frente as chamadas de suas instituições de pertença. Para este viajante, portanto, o término da jornada é calculado, produto de sua própria ponderação acima de qualquer obrigatoriedade de retorno. Obviamente, as instituições pesam em suas decisões – elas possuem suas próprias rotinas, calendários e, imagino eu, suas formas de sanção –, mas a relevância a elas dirigida por Benny é o que, em minha opinião, apresenta-se como matéria definidora da volta para casa. Sobre a questão, ele disserta:

> Viajar é uma das coisas mais importantes da minha vida. Eu não sei o que faria se não pudesse realizar essas viagens. Ficaria, realmente, decepcionado com minha vida. Mas eu também tenho que me preocupar com meu emprego, com o meu mestrado. Tenho medo de não conseguir um bom emprego, e como eu vou viver assim? Como eu vou viajar?

Perguntado sobre o sentido que atribui ao retorno, ele responde:

> Voltar é sempre difícil, pelo menos para mim. Levo um tempo para me acostumar, para me dar conta de que o sonho acabou! Mas, de alguma maneira, voltar é bom porque você encontra a família, amigos, dorme na sua própria cama! Mas eu tenho que confessar, logo isso passa e eu já começo a pensar na próxima viagem que vou fazer!

Como pode ser observado, diferentemente do que ocorre com Marc, para Benny a impressão de fracasso não toma lugar em sua experiência. Como um viajante retornado cuja principal característica é o cálculo, o uso da razão e a análise do próprio contexto de origem (para mim, Benny não deixa de ocupar-se mesmo em trânsito de questões sociais e econômicas do Reino Unido ou da Europa, por isso as pontuações em seus relatos acerca da importância da manutenção de um emprego em cenário de alegada crise) é que talvez ele possa ser apresentado. Assim como o migrante (CASSARINO, 2004) que toma o regresso como algo calculado – após a aquisição daquilo que se propôs a buscar no exterior (renda, formação ou experiência) – é que ele atua. Sua condição, portanto, não se assemelha a de um *homecomer*, ele não é estrangeiro em sua própria terra, embora a condição de estrangeiro durante seu périplo possa contribuir para crítica de sua própria rotina, culminando na consolidação e intensificação de esforços por viagens ainda mais recorrentes.

Problematizando uma noção de diáspora que denominou de "fechada", afeita à uma concepção binária no que concerne à diferença, é como Hall (2006) posiciona-se no texto intitulado *Pensando a diáspora: reflexões sobre a terra no exterior*. No bojo dessa discussão, o autor jamaicano levanta duas questões interessantes com as quais quero dialogar para refletir sobre os processos de retorno de meus interlocutores. A primeira delas refere-se à presença de uma espécie de "força centrípeta", uma potência oriunda das comunidades de origem dos sujeitos em diáspora, que se estabelece de forma vigorosa no curso de suas trajetórias no exterior. Tal "força centrípeta" designa o apreço à pertença, a "identificação associativa" com a cultura de origem mesmo tendo o sujeito vivido longos períodos dela distanciado.

Esse sentido de pertença, o exercício dessa força centrípeta, também parece ocorrer nos empreendimentos viáticos, mesmo não podendo ser concebidos como diaspóricos, de alguns sujeitos com os quais me relacionei, sendo Ceci um bom exemplo do que foi frisado. Durante uma grande parte dos momentos que partilhamos, a jornalista australiana tomou seu lugar de origem como referência constante. A principal motivação para executar sua viagem, não custa lembrar, foi a possibilidade de operacionalizá-la enquanto instrumento de compreensão de seu próprio mundo; a Austrália é protagonista, fiel companheira de jornada, mesmo quando milhas e milhas separam Ceci de sua terra natal. A Austrália aqui deve ser entendida, é válido ressaltar, não como um país, mas como uma imagem para "casa", no sentido que Schutz (1945) empresta ao termo: um espaço evocado emocionalmente, onde se localizam intimidade e familiaridade, composto por relações e sujeitos queridos; territorialidade particular de um estilo de vida sobre o qual se tem domínio.

No intuito de exemplificar o exposto, reproduzo o discurso de Ceci sobre a razão central para o encerramento de sua viagem pela Europa:

> Eu voltei para Austrália antes do planejado, mas foi por um motivo muito importante: uma das minhas melhores amigas ia se casar e eu nunca me perdoaria se não estivesse presente. Fui madrinha, o casamento foi lindo. Após quase sete meses de viagem, foi ótimo está casa, ver minha família, meus pais e muitos amigos queridos.

Mesmo a viagem sendo uma prática recorrente para Ceci, os afetos construídos e localizados em sua terra de origem parecem continuar como referência primária. Aproveito aqui para recordar, apenas no sentido de ilustrar o quão importante a "casa" se faz para a jornalista, que – em princípio – sua viagem pela Europa estava programada para durar um ano, podendo ainda ser estendida por outro mais. O retorno à casa não se dá como algo pesaroso como é para Marc, nem como uma volta que exige certo processo de "ressocialização" no que diz respeito à vida cotidiana, como pontua Benny acerca de seu processo: a chegada em casa é prazerosa para Ceci, é produção de encontros desejados durante percursos no exterior; casa, amiga e família representam, desse modo, um complexo afetivo do qual ela não deseja se desprender, sendo isto, inclusive, motivador de retornar espontâneo – não obrigatório e não delicadamente calculado, como nos dois outros casos apreciados.

Retornando as colocações de Hall (2006) acerca da diáspora, a segunda questão com a qual quero dialogar é a que se refere à impossibilidade de sustentação de um "dentro" e um "fora" absolutos em termos de identidade. Na diáspora, afirma o pensador, as identidades se tornam múltiplas: as experiências de deslocamento e os fluxos globalizantes interpelam energicamente essencialismos, implodem concepções homogeneizantes, fraturam o ideal de um sujeito iluminista. Como expressão de mobilidade, tal qual a experiência diaspórica, as viagens – sobretudo de longa duração – também podem ser entendidas como promotoras de múltiplas identidades, o que no limite pode fazer com que uma vasta gama de indivíduos experimente certo estrangeirismo, sendo o sujeito dessa condição apresentado por Simmel (1983) como o unificador do "dentro" e do "fora", da "liberação" e da "fixação".

Ora, um dos resultados da experiência estrangeira, segundo Schutz (2010), é o questionamento de um "pensar habitual" ao se deparar com outros "sistemas de relevância" na aproximação a um grupo diferente do de origem de um sujeito. Essa desmobilização do "pensar habitual" talvez possa ser condizendo com as aspirações de Ceci de, a partir de seus périplos, retornar com elementos para uma compreensão distinta, menos naturalizada de seu próprio cotidiano. No jogo de distanciamentos e aproximação que configuram suas partidas e

retornos parece situar-se a possibilidade de desnaturalização de seu mundo, de aquisição de novas chaves de compreensão para seu espaço social, de obtenção de outros tipos de capitais. Seguindo o raciocínio proposto, Ceci então pode ser considerada uma espécie de "viajante retornada inovadora" – novamente em referência à Cassarino (2004), para quem o "migrante inovador" é aquele que está disposto a fazer uso em sua comunidade de todas as competências adquiridas na experiência migratória.

O depoimento a seguir, concedido pela jornalista ao tematizar o "sentido" de seu retorno, pode melhor ilustrar a reflexão apresentada:

> Não tenho dúvidas de que depois de cada viagem, retorno uma pessoa diferente. Mais mente aberta, mais tolerante, menos consumista... Vejo o que tenho, como os outros vivem, noto que não preciso de tanto para viver. Quando retorno fico ansiosa para conversar com meus pais, dividir tudo, conversar com meus irmãos e amigos, sempre os incentivo a viajar, viver menos em casa, a sair por aí e ver o mundo.

O "pensar habitual" na opinião da jornalista, então, é posto em xeque na medida em que outras formas de pensar podem ser percebidas. O deixar o familiar é a premissa dessa percepção, o dado da "inovação" reside, justamente, no fato de Ceci afirmar que suas experiências de viagem a fizeram encarar sua realidade de forma diferente – transformando-a em uma pessoa "menos consumista", "mais tolerante", "mais mente aberta" etc. –, um investimento na alteração de sua postura ao abrigo de sua casa se efetua. Contudo, o caráter de uma "viajante retornada inovadora" também se apresenta ao passo que ela busca influenciar aqueles que fazem parte de circuito afetivo, sua família e seus amigos, a viajar e, consequentemente, mudar sua postura diante de seus próprios cotidianos.

Por fim, uma última imagem: se Simmel (1983), mencionando a história econômica, ressalta a associação da condição de estrangeiro à função de comerciante, talvez possa ser dito aqui – em um exercício de apropriação livre – que o estrangeiro é também um mercador de experiências. E se possível for tal comparação, arrisco-me ainda a dizer que a condição de estrangeiro – daquele que trafega entre vários mundos – é o fio que une as trajetórias de sujeitos tão distintos quanto Marc, Benny e Ceci. O que não pode deixar de ser observado é que a condição de estrangeira não se presta a essencialismos: fora e dentro, aproximação e distanciamento, liberação e fixação, são vividos de maneira singular por estes sujeitos viajantes.

5.3 Sobre as formas de autodenominação

No primeiro capítulo desta tese, uma série de conceitos e categorias cunhadas com o objetivo de compreender as mais diversas práticas de viagem foram apresentadas. Diante deste trabalho de categorização, sempre referenciado pela concretude das ações de deslocamento humano ao longo da história, o que parece ter ficado claro foi a impossibilidade de se tomar a mobilidade enquanto uma experiência homogênea, cristalizada ou invariável. De forma ainda mais específica, o mesmo pode ser dito acerca de suas próprias expressões: o turismo, entendido como uma das possíveis manifestações da mobilidade presente no mundo social, é – como esta última – também plural (COHEN, 1972, 2004), não estanque, atividade que passa ao largo de poder ser apreciada sob uma ótica afeita às fixações.

Sob o que se entende por turismo, portanto, esforços de compreensão distintos são envidados, métodos são desenvolvidos, constructos teóricos produzidos, a fim de tratar de um fenômeno que é, por excelência, multidimensional. As viagens que se apresentam aqui como matéria de reflexão principal – as que buscam ser executadas sem a mediação de agentes turísticos como empresas ou guias e objetivam estender-se por períodos mais alargados que os de férias, podendo ser contabilizadas por meses e anos mais que por dias – são apenas uma manifestação de mobilidade de natureza turística dentre outras tantas possíveis. Contudo, é importante dizer que uma considerável atenção tem sido dirigida a este tipo de deslocamento, nas últimas duas décadas, por sua popularização, sobretudo, advinda do desenvolvimento de novas tecnologias de transporte e comunicação (O´REILLY, 2006; SORENSEN, 2003).

A citada atenção parece ser dividida, principalmente, entre dois conjuntos de atores. De um lado, interessados nas dinâmicas econômicas, políticas e culturais das sociedades contemporâneas, estabelecem-se os cientistas: representantes não de uma única área do conhecimento, mas oriundos das diversas searas cujos interesses de pesquisa e intervenção são afetados pelo turismo em sentido geral (WILSON; RICHARDS, 2007). Do outro lado, situam-se agentes empresariais e governamentais reconhecedores das possibilidades de exploração das várias potencialidades do fenômeno turístico – tais como geração de renda, produção de empregos e incrementos de parcerias para o desenvolvimento sustentável de regiões "vocacionadas", por exemplo (PEARCE; LOKER-MURPHY, 1995).

Dentro desse cenário foi que a categoria *backpacker* (PEARCE, 1990) surgiu – primeiramente – no contexto acadêmico australiano, para depois consolidar-se como principal designação do tipo de viagem que é objeto de preocupação dessa tese, ilustrando uma dinâmica de apropriação da categoria pelos discursos de representantes dos setores

empresariais e, posteriormente, por agentes governamentais de países como a própria Austrália e a Nova Zelândia. A tentativa de Pearce (1990) em classificar tal prática de viagem a partir de suas recorrências – extensão alargada, execução fora do raio de ação de empresas turísticas, tentativas de interação com as dinâmicas do lugar visitado etc. -, é válido pontuar, abriu um importante canal de reflexão explorado por um grande número de pesquisadores interessados no tema. Contudo, em minha opinião, a apropriação da categoria por parte de agentes de governo e do empresariado - agora, não unicamente local, mas global – significou certa "cristalização" da definição. Embora se saiba, por exemplo, que viagens denominadas pelo termo *backpacker* não se fazem de modo homogêneo entre seus empreendedores, entre os sujeitos dessa viagem, a categoria ainda permanece amplamente aceita.

Mais importante ainda talvez seja perceber que para muitos dos sujeitos reconhecidos como *backpackers*, o termo aparece como definidor de sua concepção de viagem. Em outras palavras, a tipificação proposta por Pearce (1990) e propagada por empresas e governos não corresponde, em vários casos, às apreciações subjetivas que os próprios sujeitos viajantes têm sobre sua prática. Compreendo que - no curso de investigações, de tentativas de compreensão das matérias ou dos acontecimentos que conformam o mundo social – o pesquisador deve lançar mão, porque não, da construção de tipologias de ação ou de comportamento, como fizeram Schutz (2012) ou Weber (1999). Todavia, como o próprio Schutz assinala, os tipos – leia-se aqui, os conceitos ou categorias – não podem ser concebidos como inquestionáveis equivalentes da prática humana, da ação de sujeitos de "carne e osso" que ultrapassam, por sua agência, quaisquer delimitações sociológicas, por exemplo.

Elaborando essa crítica à imobilidade de determinados conceitos para se tratar das práticas de viagem aqui analisadas, é que fiz uso da expressão "viagens independentes de longa duração", retirada das reflexões de O´reilly (2006) acerca de viagens que, em alguns graus, procuram operar um distanciamento frente aquilo que caracteriza o "turismo instituicionalizado" ou "convencional" (COHEN, 1972). Ao utilizar o termo citado, um processo de tipificação desses deslocamentos não deixa de ocorrer. São acentuadas características como a extensão alargada da experiência e o desejo de concretizá-la de forma independente, não mediada, mas – pelo menos em minha leitura – uma concepção fechada acerca desses deslocamentos não encontra lugar para se consolidar. Por "viagens independentes de longa duração", entendo um conceito, portanto, onda há a aspiração a um "decalque" da prática.

Explico-me melhor: o conceito de *backpacker* ou mochileiro, como aparece em alguns trabalhos publicados no Brasil (OLIVEIRA, 2008, 2005), mais que distinguir-se – no que tange à minha compreensão – de uma expressão de turismo considerada como institucional, promove associações que não condizem com a concretude da ação de deslocamento de vários sujeitos com os quais mantive contato durante a pesquisa. A primeira associação que pode ser deslizada é a de que os viajantes em questão utilizam somente mochilas em seus percursos. Inúmeras vezes deparei-me com viajantes que carregam malas em seus longos périplos, afirmando que a praticidade – devido à multiplicidade de dimensões e recursos (algumas até podiam ser, também, transformadas em mochila) – era incomparável. O investimento em uma viagem cujos principais objetivos são contatos interculturais, experiências locais, engajamentos informais, portanto, não se define pela vinculação do viajante com sua mochila. Aparentemente simples, essa problematização ganha total sentido, para mim, na medida em que a mochila é o próprio elemento de constituição do termo que caracteriza a prática de viagem, sinalizando desde já uma homogeneização que não existe em aspectos concretos.

Uma segunda associação que pode ser problematizada é a que diz respeito à circunscrição desta prática de viagem à uma faixa etária específica. O uso da mochila enquanto "marca" do praticante evoca uma imagem de juventude – inscrita, inclusive, nas estruturas físicas de diversos albergues (*youth hostel*) – que no ato de confronto com a empiria das viagens de longa duração não se sustenta. Durante essa investigação, não foram poucas às vezes em que travei contato com viajantes que tinham mais de 40 anos, por exemplo, alguns com 60. Viajando, assim como outros, na tentativa de fazer seus próprios percursos, na evitação de mediações, hospedando-se em quartos coletivos. Buscavam, não obstante a idade, experiências muito próximas daquelas destacadas pelos interlocutores com os quais trabalhei mais diretamente: suspensão da rotina, excitação, contatos interculturais etc. Se, como ressaltado, com o advento dos *hostels* de gestão privada o vínculo com o limite etário dissolve-se, o mesmo não acontece com a manutenção da categoria *backpacker* como principal definidora das viagens em questão.

Longe de ser uma elaboração êmica, *backpacker* é um termo exterior, um conceito que se transformou em "marca", em caracterização de um "nicho de mercado" explorado extensivamente pela própria indústria turística da qual determinados sujeitos viajantes objetivam esquivar-se. Esse é o terceiro problema, em minha concepção, para a manutenção do uso da categoria. A distinção entre o mochileiro e dito turista convencional parece ser, como afirma Cohen (2004), muito mais situada no mundo das ideias que na experiência

prática. Cada vez mais as duas "condutas" de viagem parecem assemelhar: basta lembrar o advento de empresas especializadas em *tours* não convencionais, como foi exposto no tópico sobre *hostels*, ou mesmo na uniformização e padronização dos próprios albergues diante do reconhecimento de sua rentabilidade por "gigantes" do ramo hoteleiro como a Accor.

Aqui não advogo pelo uso amplo da expressão "viagens independentes de longa duração", apenas a utilizo como uma ferramenta de tipificação de uma prática que parece ser mais flexível no que concerne aos contornos singulares que cada sujeito atribui ao seu deslocamento particular. O termo independente, inclusive, merece ser posto entre aspas, sinalizando uma experiência que não prescinde em alguns momentos das instituições ou estruturas presentes no cenário do turismo convencional. Não obstante um consumo mais ativo por parte dos sujeitos destas viagens "independentes", guias, empresas de transporte, compras *online* e - eventualmente – *tours*, tomam parte em suas vivências durante o período de trânsito. O que, em sentido geral, essa investigação esforça-se por apresentar, claro, são elementos regulares presentes em uma determinada maneira de viajar – a longa extensão, por exemplo -, mas, igualmente, o colorido peculiar com que cada sujeito preenche essa forma de deslocar-se.

Liberdade, autonomia e rotina, desejo de engajamento, utilização de transportes coletivos, vivência em albergues... Isso tudo aparece como dado recorrente na experiência de meus interlocutores. No entanto, as maneiras de se movimentar, os sentidos atribuídos e as representações mobilizadas no bojo dos movimentos são da ordem das singularidades, conformam-se sob o registro das diferenças, é isso o que me leva a protestar frente ao uso de categorias ou descrições monolíticas sobre tais experiências de mobilidade. Por fim, no intuito de ilustrar o descompasso entre determinadas categorias e as definições empregadas por meus interlocutores no que se refere ao entendimento de seus próprios movimentos, reproduzo a seguir algumas sucintas afirmações:

> Eu não me considero uma turista. Acho que sou uma viajante (CECI).
>
> Não sou nem turista, nem mochileiro. Sou nômade, andarilho, do mundo (MARC).
>
> Não me incomoda que digam que sou turista, também não me vejo como mochileiro. O que eu sou é um cara interessado em viajar (BENNY).

Se recordadas as narrativas que foram tomadas como empiria privilegiada da investigação representada nesta tese, as colocações de Ceci, Marc e Benny – em resposta a uma recente provocação por mim lançada (interessada acerca de como poderiam se autodesignar considerando suas experiências de viagem) – não causam surpresas. Mesmo

empreendendo deslocamentos que se assemelham em alguns pontos, que são compostos por elementos regulares, os investimentos e, consequentemente, avaliação do que se viveu e do que se é, em termos de viagem, são distintos, singulares. A afirmação de Ceci como uma viajante é corolário de um processo viático cujo elemento central apresentado foi o interesse por conhecimento. Assim, assumir-se como um viajante talvez seja, de certa maneira, reivindicar a herança dos deslocamentos atrelados ao valor do conhecimento (ROCHE, 2003; TOWER, 1985).

Da parte de Marc, sua dificuldade de lidar com a rotina, ou seja, a destituição da relevância da noção de "casa" (BACHELARD, 1993; SCHUTZ, 1945) em sua experiência, implica assunção de uma identificação que não encontra pouso ideal em lugar algum, exceto no próprio mundo. A condição de nômade, de andarilho, presente em seu discurso, pode também ser entendida como o frequente e intenso desejo pelo movimento, pela travessia, que interpela a manutenção de suas relações afetivas ambientadas em sua casa, em seu mundo antes familiar, agora estranho. Já no que diz respeito à Benny, as identificações parecem ocupar um lugar menor no conjunto de suas preocupações. Ser turista ou ser mochileiro não importa para ele, o que importa é viajar. Talvez em sua afirmação, mais detidamente no ato de não se importar com a atribuição de uma única identidade (turista ou mochileiro), expresse-se o "drama" comum do sujeito contemporâneo (que, como não poderia deixar de ser, é também o de Ceci e Marc): fraturado, múltiplo (HALL, 2006, 1997) e, por isso, valorizador da atividade de colecionar experiências (BAUMAN, 2004; PAIS, 2012).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS: NOTAS SOBRE CRÍTICA CULTURAL, ESTILO DE VIDA E MERCANTILIZAÇÃO DA EXPERIÊNCIA

O literato Ítalo Calvino (1990, p. 16), em sua obra *As cidades invisíveis*, conta-nos – através da experiência do personagem Marco Polo, famoso explorador veneziano – que Anastácia não é apenas uma cidade "banhada por canais concêntricos e sobrevoada por pipas", ela também é o lugar, por excelência, do despertar simultâneo de múltiplos desejos. Quem encontra-se em seu centro, no decorrer de uma simples manhã, afirma o escritor por meio da "voz" de Polo, pode ter a certeza de que será circundado por tudo aquilo que não pode ser gozado em outros lugares. Tais seduções induzem o visitante a enfrentar uma situação cuja única possibilidade de resposta é deixar-se envolver por toda sorte de desejos ali presentes e, assim, satisfazer-se. Anastácia, desse modo, é pintada como um lugar enganoso, ambíguo, onde ora se realça seu aspecto benigno ora se sublinha sua dimensão maligna, uma vez que pela fruição de seus desejos os viajantes podem ser escravizados.

Confesso que quando comecei a pesquisa que informou esta tese, as narrativas dos "sujeitos viajantes" acerca de seus périplos tomaram os contornos de uma espécie de Anastácia. Seus relatos sobre os diversos lugares visitados, sobre as pessoas que conheceram ao longo de seus deslocamentos, bem como acerca das opções de vida que fizeram – "menos trabalho, mais aventura", dizia-me um deles –, proporcionavam-me um sério encantamento, a aparição constante de um grave desejo de equivalência. Em determinada altura desse percurso investigativo, como sentiu-se Wacquant (2002) diante do "mundo do pugilismo", pensei em posicionar-me de fato junto aos meus interlocutores, eu queria – assim como eles – ser signatário de um modo de viver mais aventureiro, menos determinado ou restringido por rotinas e expectativas institucionais.

No entanto, ao efetuar os distanciamentos necessários para a execução de qualquer pesquisa, ao lançar mão dos expedientes de afastamento incontornáveis para a condução de meu esforço analítico, me impunha questões sobre a natureza daquilo que me possuía: "por quais razões me sinto tentado a assumir o *modus vivendi* desses viajantes?", esta foi uma das perguntas que me acompanhou por um considerável tempo, sendo o seu enfrentamento decisivo, a meu ver, para tornar o tipo de viagem aqui refletido, concretamente, um problema sociológico. É, também, a partir de tal pergunta que começo a explicitar algumas "considerações finais" acerca da investigação apresentada. Antes, contudo, objetivo deixar claro que esta tese não tenciona ser aceite como um produto de compreensão absoluta ou totalizante, ela reconhece seus limites, fragilidades e visa a se constituir, muito mais, como

uma colaboração interpretativa relacionada às temáticas da mobilidade e da viagem, de maneira mais detida.

Dito isso, volto já ensaiando uma das possíveis respostas à indagação formulada. O que, primeiramente, me atraia na prática das viagens "independentes" de longa duração era a ênfase colocada por parte de seus praticantes na distinção referente ao "turismo institucionalizado" (COHEN, 1972, 1973, 2004). Para meus interlocutores, empreender um deslocamento conformado pela mediação de agentes turísticos era fornecer materialidade a uma certa "filosofia da apartação", condensada – por exemplo – no termo "bolha ambiental", utilizado – como destacado – em uma vasta série de estudos acerca do turismo moderno (BOORSTIN, 1961; MCCANNELL, 1976; URRY, 2001). Por uma "filosofia da apartação", assim, deve-se compreender um estilo de viagem que permanece filiado à "familiaridade" enquanto valor – por mais que isso possa parecer paradoxal – buscado na própria execução do deslocamento.

As visitações aos lugares, instituídos em grande parte pelos discursos governamentais, dotados de uma "natural qualidade turística", sendo transportes particulares e guias poliglotas os responsáveis por tais visitas, por exemplo, compõem a definição de "bolha ambiental": não se frequenta o espaço da *diferença*, o *estranho* aparece como domesticado pelas mediações ou traduções oferecidas pelas agências turísticas. É, especificamente, desse modo de frequentação do local visitado – pautado pela fabricação do familiar mesmo quando no bojo de uma experiência de trânsito – que os sujeitos das viagens "independentes" alegam esquivar-se. O contato, a novidade, a estranheza, em uma expressão, a *exposição à diferença*, parece ser, portanto, o operador distintivo entre o turista e o viajante independente, o que talvez possa ser encarado como um exercício de crítica cultural.

Critica-se, então, por meio de uma valorização da "diferença" um sistema uniforme, padronizado e, sobretudo, destacado das rotinas ordinárias das localidades visitadas, de efetuação de viagens. Todavia, a noção de "diferença" merece uma maior atenção, podendo revelar contradições e ambiguidades que residem nas relações entre o discurso e a prática desses sujeitos viajantes. A primeira dessas contradições, a meu ver, situa-se em um tratamento parcial acerca da própria temática da "diferença". Para tornar mais clara minha reflexão, peço que o leitor permita-me uma pequena contextualização.

De acordo com pensadores como Urry (2000, 2007), Creswell (2006, 2009) e Faist (2013), a vida social atual parece ter experimentado mais um tipo de "virada", como ocorreu nos domínios da linguística e da cultura, por exemplo. Só que desta feita, é a mobilidade a matéria particular de tal viragem: pessoas, objetos, capitais, informações e até

riscos e desperdícios são componentes de um fluxo contínuo e bastante intenso, problematizador de fronteiras, que repercute – sem dúvida – nas dinâmicas cotidianas de uma pluralidade de lugares e indivíduos. A constatação de processos globalizantes, de experiências de "avizinhamento" do mundo, portanto, motivam outras formas de pensar o social, um social, como diz Urry (2007), que agora tende a ultrapassar a própria ideia de sociedade.

Obviamente, o interesse por questões de mobilidade não conformam um conjunto de preocupações inéditas para as ciências sociais. Mobilidades de classe e migração, por exemplo, podem ser concebidas como "temas clássicos" de reflexão para tais ciências. Contudo, a intensificação desses processos de cruzamento de fronteiras, de expressões de "desencaixe" – que no limite, como assinala Giddens (1991), interpelam o *local* como referência –, é o que talvez possa ser apresentado como elemento significativo ou como um "novo" aspecto da experiência social contemporânea. As novas configurações institucionais, derivadas desses fluxos, de uma sociedade agora em rede (CASTELLS, 1999), promovem o incremento do interesse pela mobilidade enquanto "objeto" das ciências sociais, ao ponto de – por parte de alguns analistas, como os citados – ser possível afirmar uma "virada".

Todavia, a mobilidade, considerada uma marca do contemporâneo, não deve ser entendida a partir de uma perspectiva de "maravilhamento" (CRESWELL, 2009). Ela não pode ser sobre-estimada, o que implicaria o apagamento da necessária consideração da "diferença" em sua expressão. Dito de outra forma: se a mobilidade é um elemento estruturante do mundo atual, é preciso também afirmar que existem expressões de mobilidade que são encorajadas, permitidas, facilitadas e oportunizadas tanto quanto há outras que são objeto de regulação constante, de suspeita, de evitação, proibição e punição. É, precisamente, dessa tensão que as metáforas de Bauman (1998) retiram sentido: *turistas* e *vagabundos* distinguem-se na medida em que as "políticas de mobilidade" (CRESWELL, 2006) os atravessam de forma diferenciada; enquanto os primeiros escolhem ou são motivados a mover-se, tem seu trânsito permitido, os segundos são muitas vezes obrigados, impelidos, a se destacar, sendo coagidos ou penalizados na execução desses mesmos destacamentos.

Retornando aos interlocutores dessa pesquisa, considerando o exposto, é possível afirmar que mesmo não se reconhecendo como tais, estes sujeitos são *turistas*. A despeito de buscarem distanciar-se dessa denominação, das práticas que para eles definem um "fazer turismo" convencional e institucionalizado, seus movimentos são permitidos unicamente na medida em que são *turistas* no sentido que Bauman (1998) empresta ao termo. Ou seja, se há a presença de uma crítica cultural em seus trajetos ou no desenvolvimento de sua prática, esta parece perder espaço ou pelo menos mitigar-se quando se reconhece que meus interlocutores

não tematizam o "acesso diferenciado" à mobilidade em seus discursos. Em suas experiências, as jornadas são permitidas, os deslocamentos são produtos de uma escolha, por isso os périplos forçados e as punições advindas desses percursos não-autorizados não figuram no seu universo de reflexão.

A crítica cultural que aparentemente é vinculada à expressão "viajantes independentes" não apresenta-se enquanto crítica, uma vez que a "independência" desses sujeitos é permitida por seus lugares de origem, bem como pela ocupação de posições privilegiadas em suas estruturas sociais originais. A contradição existente entre as tentativas de criticar os deslocamentos efetuados através de mediações de mercado, o que confere forma ao denominado turismo institucionalizado (COHEN, 1972), e o exercício de uma prática que não reflete sobre seu lugar de origem, sobre suas condições de possibilidade, é o que busco destacar. Portanto, uma primeira "consideração final" desta tese é a de que, embora recusem o rótulo, sob uma apreensão sociológica os sujeitos com os quais mantive interlocução são *turistas*, residindo em sua prática o paradoxo de uma – alegada – crítica cultural que permanece não tematizando o acesso diferenciado à mobilidade.

Ainda considerando as transformações institucionais acarretadas pela intensificação das práticas de mobilidade, é importante dizer que questões como identidade, pertencimento e subjetividade também são enredadas por esses processos globalizantes. Para Canclini (1996, p.17), por exemplo, na atualidade os "objetos perdem a relação de fidelidade com os territórios originários" e, talvez, a mesma lógica de análise possa ser utilizada no que diz respeito às dimensões mais íntimas do humano: o que está em curso parece ser uma interação plural de atividades econômicas e culturais que culminam na produção de "novas cartografias subjetivas" (ALMEIDA, 2006) ou mesmo de expressões identitárias variadas.

Diante do explicitado, abre-se a possibilidade das viagens "independentes" de longa duração serem compreendidas como dispositivos de navegação em um mundo social cujos elementos de fixidez são constantemente interpelados. Como dito, o "estado-nação" (SASSEN, 2010), o "local" (APPADURAI, 1990) e a própria "sociedade" (URRY, 2007), não se afirmam enquanto referências centrais como em outrora. Com a noção de "cultura" (CLIFFORD, 1997) ocorre o mesmo deslizamento: antes um todo que significava uma "raiz", agora a ela é imputado um caráter móvel em termos de constituição, as "rotas" também figurando como elementos de sua estruturação.

Ora, se as identidades não são mais dadas a-historicamente, não são mais designadas por "grandes narrativas" (GIDDENS, 1991), há que se lidar com o mal-estar engendrado ao abrigo dessas "liberdades" (BAUMAN, 1998). Assim, novos relatos passam a

ser elaborados, as identidades fraturadas buscam compor suas narrativas próprias para melhor situarem-se no mundo; uma "poética do eu", portanto, é cultivada. Em tempo, dizer que a sociedade sofre com a "ausência de relato", não significa dizer que tais discursos tenham de todo desaparecido, o que emerge no cenário social contemporâneo – em vez de uma fala totalizante – é uma pluralidade de relatos, de narrativas fragmentadas, mobilizadas de modo singular por seus sujeitos (CANCLINI, 1996, 2012; HALL, 1997, 2003). E é sob tal ótica que considero as viagens aqui em apreciação como uma estratégia para se lidar com "o fim do social enquanto ponto de referência importante" (FEATHERSTONE, 1995, p. 120).

Se, no que era concernente ao exercício de uma crítica cultural, o adjetivo "independente" revelava um paradoxo, uma situação de ambiguidade, mais que a natureza de uma prática; no que se refere à concepção da viagem como dispositivo de navegação em um mundo fluído, ele ganha extremo valor. Por viagem "independente" de longa duração, portanto, entendo a produção de um deslocamento que visa à auto-expressão, à individualidade, em contraste com a formatação de um *tour* presente nas atividades turísticas institucionalizadas, por exemplo. Tomar um guia, como fez Ceci, e dele "fazer sucata", consumi-lo ativamente ao elaborar seu próprio trajeto sobre um mapa já constituído de uma cidade qualquer (CERTEAU, 1994), é expressar uma "poética viática", é "assinar" uma maneira de estar no mundo, é individualizar-se.

Assim, uma segunda "consideração final" desta tese relaciona-se com uma compreensão da viagem em associação com a produção de um "estilo de vida" (FEATHERSTONE, 1995). É necessário realçar o termo "estilo de vida" porque, desse modo, é sinalizado que a prática de viagem não se constitui como um evento separado de outras dimensões das experiências de vida dos sujeitos aqui interlocutores, ao contrário: ela é componente, peça fundamental, de suas vivências. Para Marc, por exemplo, a adoção da mobilidade enquanto estilo de viver é tão intensa que os períodos em "casa" é que talvez possam ser classificados como não-rotineiros, a viagem é acionada por ele como a figuração do cotidiano. Nesse sentido, não apenas para esquivar-se da monotonia ou uniformidade da vida em "casa", mas – igualmente – para produzir sentido em um mundo em movimento, em constante fluxo, fragmentado, é que sujeitos como Benny, Marc e Ceci empreendem suas jornadas. A meu ver, a recusa de um *tour* formatado por uma agência é, de certo modo, uma alegoria útil para pensar recursos de "criação existencial", servindo-me de uma categoria de Almeida (2006).

Uma ressalva, entretanto, se faz necessária. Ao compreender as viagens "independentes" de longa duração como expressões de individualidade, como produtos de

uma ação poética culminando em auto-expressões, não pretendo celebrar a existência de um sujeito livre de quaisquer constrangimentos sociais. Em diálogo com Featherstone (1995), penso as composições de "estilos de vida" de maneira não dissociada em relação às dinâmicas de mercado, por exemplo. O reconhecimento de uma "intimidade" entre as viagens aqui objetos de reflexão e as lógicas do capital enquanto sistema econômico, então, é a terceira e última "consideração final", perdoada a redundância, que gostaria de externar.

No decorrer desta tese, afirmei em alguns momentos que não obstante a intenção de se afastar das atividades de uma indústria turística, meus interlocutores não deixavam de inserir-se em um "mercado global" (SASSEN, 2010), sendo tal inserção materializada nas necessárias relações estabelecidas entre os viajantes e empresas de transporte (espaços de aquisição de bilhetes aéreos, ferroviários, rodoviários etc. sem os quais suas jornadas muitas vezes não poderiam ser efetivadas), por exemplo. De maneira ainda mais pontual, no quarto capítulo tratei do sistema de hospedagem privilegiado pelos sujeitos viajantes com os quais me relacionei, cujo emblema máximo era a "compra" de uma cama em albergues ou *hostels*. Estes espaços de alojamento me permitiram pensar a atuação do mercado diante de uma prática que, pelo menos discursivamente, buscava interpelá-lo. Não são raros, como frisado, albergues pertencentes a cadeias, bem como derivados de redes hoteleiras, significando a atenção dirigida ao tipo de viagem em questão como um novo "nicho" a se explorar economicamente.

O que se tem nesse movimento de ampliação do mercado ao ponto de especializar-se no alojamento de viajantes "independentes", é – uma vez mais – a interpelação da própria noção de "independência", evocada como definidora de uma prática viática. Assim como ocorreu frente ao exercício de uma crítica cultural, outra contradição é revelada: a "independência" apresentada no que se refere ao mercado é relativa, a adesão ampla à acomodação em albergues é um exemplo, bem como a presença massiva de empresas especializadas em desenvolver *tours* para este perfil de viajantes nos próprios *hostels*. A favela, no Rio e o deserto, no Marrocos, são ilustrações desse processo de mercadorização da experiência. A exposição à diferença, antes elemento de definição, de contraste, torna-se mercadoria, padroniza-se, variando apenas de estrutura nos diversos lugares visitados, enfim, é transformada em uma espécie de *commodity*.

Essas contradições ou ambiguidades foram apontadas por alguns viajantes e, igualmente, por alguns estudiosos (COHEN, 2004; WELK, 2004) como agentes mobilizadores da destituição da categoria *backpacker* de seu lugar de centralidade. De uma posição crítica, os mochileiros parecem ter migrado para um cenário de *mainstream*

(COOPER; O´MAHONY; ERFURT, 2004), vivenciando um tipo de institucionalização do caráter transgressivo reivindicado a partir do acionamento de uma memória que os associava aos *hippies* do final dos anos 1960 (COHEN, 2004). Contudo, tal memória parece ser insustentável na medida em que acentuadas discrepâncias entre as duas modulações de deslocamento são admitidas. A mais grave delas talvez residindo na falta de um projeto coletivo de mudança social por parte dos viajantes contemporâneos, o que era uma das marcas fundamentais do que Hall (1968) chamou de "forma de vida *hippie*".

Se, logo no curso dos primeiros momentos deste trabalho, assumi a adoção da expressão "viagens 'independentes' de longa duração" em substituição à categoria *backpacker* ou mochileiro, apontando o reducionismo que tais constructos carregavam diante, sobretudo, da pluralidade de motivações para se empreender longas jornadas, agora – efetuada esta investigação – proponho uma alteração nesta mesma expressão que resolvi adotar sob inspiração de O´reilly (2006): em vez de viagens "independentes", acredito ser mais condizente com a prática viática estudada o uso de "viagens 'hedonistas' de longa duração". Como procurei pontuar, a noção de "independência" traz consigo um sentido ambíguo, sendo "hedonismo" – na simples acepção de busca por prazer, realização pessoal e fruição de desejos – o elemento mais recorrente na experiência de meus interlocutores. Em seus trajetos, portanto, o que parece ser frequente é a disposição em refazer o caminho de Marco Polo rumo à arrebatadora Anastácia.

REFERÊNCIAS

ADLER, J. Youth on the Road: reflections on the history of tramping. **Annals of tourism research,** 12 (3), p. 335-354, 1985.

ALEXANDER, J. O novo movimento teórico. **RBSC 4**. São Paulo: ANPOCS, 1987.

ALMEIDA, I. M. "Zoar" e "ficar": novos termos da sociabilidade jovem. *In*: _____; EUGENIO, F. (Orgs.). **Culturas jovens:** novos mapas do afeto. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

_____; TRACY, K. A. **Noites nômades:** espaço e subjetividade nas culturas jovens contemporâneas. Rio de Janeiro: Rocco, 2003.

ALMEIDA**,** C.; FERREIRA, A.; COSTA, C. A importância da operação das companhias aéreas de baixo custo no desenvolvimento de segmentos de mercado turístico. O caso do turismo residencial no Algarve, RPER – **Revista Portuguesa de Estudos Regionais**, Edição APDR, v.19, p. 07-21, 2008.

AMIROU, R. **Imaginário turístico e sociabilidades de viagem**. Porto: Estratégias Criativas, 2007.

ANDERSON, N. **The hobo:** the sociology of the homeless man. Chicago & London: The University of Chicago Press, 1923.

ANDRADE, R. de. **Fotografia e antropologia**: olhares fora-dentro. São Paulo: EDUC, 2002.

APPADURAI, A. Soberania sem territorialidade: Notas para uma geografia pós-nacional. **Novos Estudos Cebrap**, São Paulo, n. 49, p. 33-46, 1997.

_____. Disjuncture and difference in the global cultural economy. **Theory culture society** 7, 1990.

ARRUDA, J. J. de A. **A grande revolução inglesa, 1640-1780:** revolução inglesa e revolução industrial. São Paulo: Hucitec, 1996.

ASSUNÇÃO, P. de. **História do turismo no Brasil entre os séculos XVI e XX:** viagens, espaço e cultura. Barueri, SP: Manole, 2012.

ATELJEVIC, I.; DOORNE, S. Theoretical encounters: a review of backpacker literature. *In*: RICHARDS, G.; WILSON, J. (Orgs.). **The global nomad**: backpacker travel in theory and practice. Great Britain: Cromwell Press, 2004.

AUBERT-GAMET, V.; COVA, B. Servicescapes: from modern non-places to postmodern common places. **Journal of business research**, n. 44, 1999.

AUGÉ, M. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: EDUFAL;UNESP, 2010.

BACHELARD, G. **A poética do espaço.** São Paulo: Martins Fontes, 1996.

_____. **O ar e os sonhos:** ensaio sobre a imaginação do movimento. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

BAKHTIN, M. **Marxismo e filosofia da linguagem**. São Paulo: Hucitec, 1986.

BARREIRA, I. **Cidades narradas**: memória, representações e práticas de turismo. Campinas: Pontes Editores, 2012.

_____. A cidade que se conta: narrativas e rituais de apresentação em Lyon. *In*: MIRANDA, J.; PORDEUS JR., I; LAPLANTINE, F. (Orgs.). I**maginários sociais em movimento:** oralidade e escrita em contextos multiculturais. Campinas: Pontes Editora, 2006.

_____. Guias turísticos em Berlim. Tempo Social. **Revista de sociologia da USP**, São Paulo, v. 17, n. 1, 2005.

_____. O lugar do indivíduo na sociologia: sob o prisma da liberdade e dos constrangimentos sociais. **Revista de Ciências Sociais da UFC**, Fortaleza, v. 34, n. 2, 2003.

BARRETO, M. O imprescindível aporte das ciências sociais para o planejamento e a compreensão do turismo. **Horizontes antropológicos**, Porto Alegre, Ano 9, n. 19, 2003.

BAUMAN, Z. **Amor líquido:** sobre a fragilidade dos laços humanos. Tradução: Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

_____. **Modernidade líquida**. Tradução de Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

_____. **O mal-estar na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

BECKER, H. **Segredos e truques da pesquisa**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.

BENJAMIN, W. O narrador. *In*: BENJAMIN, Walter. **Sobre arte, técnica, linguagem e política**. Lisboa: Relógio D'Água, 1992.

_____. Paris do Segundo Império. *In*: **Obras escolhidas**. v. III. Tradução de José Carlos Martins Barbosa e Hemerson Alves Baptista. São Paulo: Brasiliense, 1989.

BOORSTIN, D. J. **The image:** a guide to pseudo-events in America. New York: Harper and Row, 1961.

BOURDIEU, P. **Razões práticas:** Sobre a teoria da ação. Campinas: Papirus. 1996.

CAIAFA, J. **Aventura das cidades:** ensaios e etnografias. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

CALVINO, I. **Cidades invisíveis.** São Paulo: Companhia das Letras, 1991**.**

CANCLINI, N. G. **A sociedade sem relato:** antropologia e estética da iminência. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2012.

_____. **Consumidores e cidadãos:** conflitos multiculturais da globalização. Rio de Janeiro: UFRJ, 1996.

CANESQUI, A. M.; GARCIA, R. W. D. (Orgs.). **Antropologia e nutrição:** um diálogo possível [online]. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 2005.

CASSARINO, J.P. Teorizando sobre a migração de retorno: uma abordagem conceitual revisitada sobre migrantes de retorno. **Internacional journal on multicultural societies**, *[S.l.]*, v. 6, n. 2, 2004.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede:** a era da informação – economia, sociedade e cultura, v. 1. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CERTEAU, M. de. **Artes de fazer:** a invenção do cotidiano. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

CLIFFORD, J. **A experiência etnográfica**: antropologia e literatura no século XX. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

_____. **Routes:** travel and translation in the late twentieth century. Cambridge: Harvard U P, 1997.

COHEN, E. Backpacking: diversity and change. *In*: RICHARDS, G.; WILSON, J. (Orgs.). **The global nomad**: backpacker travel in theory and practice. Great Britain: Cromwell Press, 2004.

_____. Nomads from affluence: notes on the phenomenon of drifter-tourism. **International journal of comparative sociology** 14 (1), p. 89-103, 1973.

_____. Toward a sociology of international tourism. **Social Research** 39 (1), p. 164-182, 1972.

CONRAD, J. **Juventude**. São Paulo: L&PM Pocket, 2006.

COOPER, M.; O´MAHONY, K.; ERFURT, P. Backpackers: nomads join the mainstream? An analysis of backpacker employment on the 'Harvest Trail Circuit' in Australia. *In*: RICHARDS, G.; WILSON, J. (Orgs.). **The global nomad**: backpacker travel in theory and practice. Great Britain: Cromwell Press, 2004.

CRESWELL, T. Seis temas na produção de mobilidades. *In*: CARMO, R. M. de; SIMÕES, J. A. **A produção das mobilidades:** redes, espacialidades e trajectos. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2009.

_____. **On the move:** mobility in the modern western world. Nova York: Routledge, 2006.

DAMATTA, R. Individualidade e liminaridade: considerações sobre os ritos de passagem e a modernidade. **Mana**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 1, 2000.

D´ANDREA, A. **Global nomads**: techno and new age as transnational countercultures in Ibiza and Goa. London and New York: Routledge, 2007.

DE BOTTON, A. **A arte de viajar**. Rio de Janeiro: Rocco, 2003.

DELEUZE, G. Michel Tournier e o mundo sem outrem. **A lógica do sentido.** São Paulo, Perspectiva, 1974.

_____; GUATTARI, F. **Mil platôs.** Tradução de Peter Pál Pelbart e Janice Caiafa. v. 5. Rio de Janeiro: 34, 1997.

_____. **Kafka:** por uma literatura menor. Rio de Janeiro: Imago, 1977.

ELIAS, N. **O processo civilizador.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

FEATHERSTONE, M. **Cultura de consumo e pós-modernismo**. São Paulo: Studio Nobel, 1995.

FERNANDEZ FUSTER, L. **Teoria y técnica del turismo**. V. I e II. Madrid: Nacional, 1978.

FERNANDÉZ LATORRE, F. M. Turismo y clusters sectoriales en Andalucia: una alianza estrategica. **Turismo e Innovación**, 2013.

FISCHER, M. **Futuros antropológicos**: redefinindo a cultura na era tecnológica. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.

_____. Etnografia renovável: seixos etnográficos e labirintos no caminho da teoria. *In*: **Horizontes antropológicos**, Porto Alegre, ano 15, n. 32, p. 23-52, jul./dez. 2009.

FREIRE-MEDEIROS, B. **Gringo na laje:** produção, circulação e consumo da favela turística. Rio de Janeiro: FGV, 2009.

_____; Castro, C. A cidade e seus souvenires: o Rio de Janeiro para o turista ter. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo (Rbtur)**, Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo (ANPTUR) *[S.l.]*, v. 1, p. 2, 2007.

GIDDENS, A. **A transformação da intimidade:** sexualidade, amor e erotismo nas sociedades modernas. São Paulo: Universidade Estadual Paulista, 1993.

_____. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Universidade Estadual Paulista, 1991.

GOFFMAN, E. **Ritual de interação**: ensaios sobre o comportamento face a face. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

HALL, S. **Da diáspora:** identidades e mediações culturais. Belo Horizonte: UFMG, 2003.

_____. **A identidade cultural na pós-modernidade.** Rio de Janeiro: DP&A, 1997.

_____. **The hippies:** an american "moment". Centre for Contemporary Cultural Studies: University of Birmingham, 1968.

HANNERZ, U. Os limites do nosso auto-retrato: antropologia urbana e globalização. **Mana**, Rio de Janeiro, v.5, n.1, 1999.

HETCH, J.; MARTIN, D. Backpacking and hostel-picking: an analysis from Canada. **International Journal of Contemporary Hospitality Management** , v. 18, n.1, p.69-77, 2006.

HOTTOLA, P. The mataspatialities of control management in tourism: backpacking in India. **Tourism geographies** 7 (1), p. 1-22, 2005.

_____. Gender and body in tourism geography. **GEO-Working Papers**, Série de Investigação 1 (1), p. 1-22, 2004.

IAN, L. T.; MUSA, G. Uncovering the international backpackers to Malaysia. *In*: HANNAM, K; ATELJEVIC, I. (Orgs.). **Backpacker tourism**: concepts and profiles. Great Britain: Cromwell Press, 2007.

IANNI, O. A metáfora da viagem. *In*:_____. **Enigmas da modernidade – mundo.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

KEROUAC, J. **On the road**: pé na estrada. Porto Alegre: L&PM, 2011.

KRIPPENDORF, J. **The holiday makers:** understanding the impact of leisure and travel. Oxford: Heinemann, 1987.

LE BRETON, D. **Condutas de risco:** dos jogos de morte ao jogo de viver. Campinas, SP: Autores Associados, 2009a.

_____. **A sociologia do corpo.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2009b.

LEMOS, A. CIBER-FLÂNERIE. *In* FRAGOSO, S., *et al*., **Comunicação na Cibercultura**.. São Leopoldo: Unisinos, 2001.

LÉVI-STRAUSS, C. **Totemismo hoje**. São Paulo: Abril Cultural, 1980.

LEVY, T. S. **A experiência do fora:** Blanchot, Foucault e Deleuze. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

LONDON, J. **A estrada**. São Paulo: Boitempo, 2008.

LOPES, João Teixeira. Andante, andante: tempo para andar e descobrir o espaço público. *In*: LEITE, Rogério (Org.). **Cultura e Vida Urbana:** ensaio sobre a cidade. Sergipe: UFS, 2008.

MACCANELL, D. **The tourist:** a new theory of the leisure class. New York: Shocken, 1976.

MCLUHAN, M. **Os meios de comunicação como extensões do homem**. São Paulo: Cultrix, 1964.

MAFFESOLI, M. **Sobre o nomadismo:** vagabundagens pós-modernas. Rio de Janeiro: Record, 2001.

MALINOWSKI, B. **Coral Gardens and their magic**: a study of the methods in tilling the soil and of agricultural rites in the Trobriand Islands. Londres: George Allen & Unwin Ltd., 1935.

MARCUS, G. A estética contemporânea do trabalho de campo na arte e na antropologia: experiências em colaboração e intervenção. *In*: BARBOSA, A.; CUNHA, E. Teodoro da; HIKIJI, Rose Satiko G. (Orgs.). **Imagem-conhecimento**: antropologia, cinema e outros diálogos. Campinas, SP: Papirus, 2009.

_____. O intercâmbio entre arte e antropologia: como a pesquisa de campo em artes cênicas pode informar a reinvenção da pesquisa de campo em antropologia. *In*: **Revista de antropologia**, São Paulo, n. 47, 2004.

_____. O que vem (logo) depois do "pós": o caso da etnografia. *In*: **Revista de antropologia**, São Paulo, n. 37, 1994.

MATTELART, A. **Comunicação-mundo**: história das ideias e das estratégias. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

MAUSS, M. **Sociologia e antropologia**. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.

MCCULLOCH, J. The Youth Hostels Association: Precursors and contemporary achievements. **The Journal of Tourism Studies** , v. 3, n. 1, p. 22-26, 1992.

NOY, C. **A narrative community:** voices of israeli backpackers. Detroit: Wayne State University Press, 2007.

_____; COHEN, Erik. **Israeli backpackers:** from tourism to rite of passage. New York: State University of New York Press, 2005.

OLIVEIRA, R. J de. Turismo *backpacker*: um estudo dos viajantes internacionais no Brasil. **Cultur – Revista de Cultura e Turismo.** Ano 02, n. 01, 2008.

_____.Turismo *backpacker*/mochileiro. *In*: TRIGO, L. G. G. (Org.). **Análises regionais e globais do turismo brasileiro.** São Paulo: Roca, 2005.

O´REGAN, M. Backpacker hostels: place and performance. *In*: HANNAM, K.; DIEKMANN, A. **Beyond Backpacker tourism:** mobilities and experiences. Great Britain: Cromwell Press, 2010.

O´REILLY, C. O. From drifter to gap year tourist: mainstreaming backpacker travel. **Annals of Tourism Research**, v. 33, n. 4, p. 998-1017, 2006.

ORTIZ, R. **Um outro território**: ensaios sobre a mundialização. São Paulo: Olho d´Agua, 1999.

PAIS, J. M. **Sexualidade e afectos juvenis.** Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2012.

_____. Buscas de si: expressividades e identidades juvenis. *In*: ALMEIDA, I. M.; EUGENIO, F. (Orgs.). **Culturas jovens:** novos mapas do afeto. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

_____. **Culturas juvenis**. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1993.

PANOSSO NETTO, A.; GAETA, C.. **Turismo de experiência**. São Paulo: Senac, 2010.

PARIS, C. The virtualization of backpacker culture: virtual mooring, sustained interactions and enhanced mobilities. *In*: HANNAM, K.; DIEKMANN, A. **Beyond Backpacker tourism:** mobilities and experiences. Great Britain: Cromwell Press, 2010.

_____. **The backpacker phenomenon**: preliminary answers to basic questions. Townsville: Depatment of tourism, James Cook University, 1990.

_____; LOKER-MURPHY, L. Young budget travelers: backpackers in Australia. Annals of tourism research, v. 22, n. 4, 1995.

PERROT, M. **História dos quartos**. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

PRATT, M. L. **Imperial eyes**. London/New York: Routledge, 1992.

RAYMOND, M. **De Baudelaire ao Surrealismo**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1997.

RECUERO, R. **Redes sociais na internet**. Porto Alegre: Sulina, 2009.

REINOSO, C. (Orgs.). **El surgimiento de la antropología posmoderna**. Barcelona: Editorial Gedisa, 2008.

REIS, A.C. Sentindo na pele: corpos em movimento na experiência turística na natureza. *In*: PANOSSO NETTO, Alexandre; GAETA, Cecília. **Turismo de experiência**. São Paulo: Senac, 2010.

REJOWSKI, M. (Org.). **Turismo no percurso do tempo.** São Paulo: Aleph, 2002.

RICHARDS, G.; WILSON, J. (Orgs.). **The global nomad**: backpacker travel in theory and practice. Great Britain: Cromwell Press, 2004.

ROCHE, D. **Humeurs vagabondes:** de la Circulation des hommes et de l'utilite des voyages. Paris: Fayard, 2003.

RODRIGUES, Adriano D. **Comunicação e cultura**: a experiência cultural na era da informação. Lisboa: Presença, 1999.

SAID, E. **Orientalismo**: o oriente como invenção do ocidente. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

SAINT PHALLE, N. H. de. **Os hotéis literários:** viagem ao redor da terra. São Paulo: Senac, 2012.

SANTANA, A. **Antropologia do turismo:** analogias, encontros e relações. São Paulo: Aleph, 2009.

SANTOS, A. **Inter-rail**: a Odisséia em comboio. Oeira, Portugal: Celta, 1999.

SARAIVA, A. **Hostels independentes:** o caso de Lisboa. Lisboa: tese apresentada à Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril, 2013.

SASSEN, S. **Sociologia da globalização**. Porto Alegre: Artmed, 2010.

SCHUTZ, A. **Sobre fenomenologia e relações sociais**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

_____. **O estrangeiro:** um ensaio em psicologia social. Revista espaço acadêmico. v. 113, 2010.

_____. The homecomer. **The american journal of sociology**. v. 50, n. 5, 1945.

SHELLER, M.; URRY, J. **The new mobilities paradigm.** Environment and Planning A, 38: 207-26, 2006.

SIMMEL, G. **Sobre la aventura**: ensayos filosóficos. Barcelona: Península, 1998.

_____. O estrangeiro. *In*: **Georg Simmel:** sociologia. (Org.). MORAIS FILHO, E. São Paulo: Ática, 1983.

_____. A metrópole e a vida mental. *In*: VELHO, O. G. (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

SMITH, V. (Org.). **Hosts and guests:** the anthropology of tourism. Philadelphia: University of Pennsylvania Pressm 1989.

SORENSEN, A. Backpacker ethnografy. **Annals of tourism research**. v. 30, n. 4, 2003.

TEDLOCK, D. The analogical tradition and the emergence of a dialogical anthropology. **Journal of anthropological research** 35, p. 387- 400, 1979.

THEROUX, P. **A arte da viagem**. Lisboa: Quetzal Editores, 2012.

_____. **O velho expresso para a Patagônia**. Lisboa: Quetzal Editores, 2010.

TODOROV, T. **As morais da história**. Portugal: Publicações Europa-América, 1991.

TOWNER, J. The grand tour: a key phase in the history of tourism. **Annals of Tourism Research**, v. 12, p. 297-333, 1985.

TSAUR S. H.; YEN, C.; CHEN, C. L. Independent tourist knowledge and skills. **Annals of Tourism *Research***, v. 37, n. 4, p. 1035-1054, 2010.

TURNER, V. **O processo ritual:** estrutura e anti-Estrutura. Petrópolis, RJ: Vozes, 1974.

URRY, J. **Mobilities.** Oxford: Polity Press, 2007.

_____. Social networks, travel and talk. **British journal of sociology**. v. 54, n. 2, p. 155-175, 2003.

_____. **O olhar do turista:** lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. São Paulo: Studio Nobel; SESC, 2001.

_____. **Sociology beyond societies:** mobilities for the twenty-first century. London: New Fetter Lane, 2000.

_____. **Consuming places.** London: Roudglege, 1995.

VAN GENNEP, A. **Os Ritos de Passagem.** Petrópolis, RJ: Vozes, 1978.

VEIJOLA, S.; JOKINEN, E. The body in tourism. **Theory, culture and Society,** 11, p. 125-151, 1994.

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

VERNE, J. **A volta ao mundo em 80 dias**. Porto Alegre, RS: L&PM, 1998.

VERTOVEC, S.; COHEN, R (ed.). **Migration, diasporas and transnationalism**. International Migration Institute, University of Oxford, Uk: Oxford University Press, 1999.

WACQUANT, L. **Corpo e alma:** notas etnográficas de um aprendiz de boxe. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

WEBER, F. A entrevista, a pesquisa e o íntimo, ou: por que censurar seu diário de campo?. *In*: **Horizontes antropológicos**, UFRGS. IFCH. Ano 15, n. 32. Porto Alegre: PPGAS, 2009.

WEBER, M. **Economia e Sociedade:** fundamentos da sociologia compreensiva. Tradução Regis Barbosa e Karen Elsabe Barbosa; Revisão técnica Gabriel Cohn. Brasília, DF: UnB; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1999.

WELK, P. The lonely planet planet myth: 'backpacker bible' and 'travel survival kit'. *In*: HANNAM, K; ATELJEVIC, I. (Orgs.). **Backpacker tourism**: concepts and profiles. Great Britain: Cromwell Press, 2007.

_____. The beaten track: anti-tourism as an element of backpacker identity construction. *In*: RICHARDS, Greg; WILSON, Julie (Orgs.). **The global nomad**: backpacker travel in theory and practice. Great Britain: Cromwell Press, 2004.

WILSON, J.; G. RICHARDS. Suspending reality: an exploration of enclaves and the backpacker experience. *In*: HANNAM, K; ATELJEVIC, I. (Orgs.). **Backpacker tourism**: concepts and profiles. Great Britain: Cromwell Press, 2007.

YOSOSHIMA, J. R.; OLIVEIRA, N. da S. Antecedentes das viagens e do turismo. *In*: REJOWSKI, M. (Org.). **Turismo no percurso do tempo.** São Paulo: Aleph, 2002.