

**Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
PUC-SP**

Marcela Belchior Gomes de Matos

**Processos de comunicação nas rotas de viajantes:
uma poética da mobilidade na América do Sul**

Doutorado em Comunicação e Semiótica

**São Paulo
2020**

Marcela Belchior Gomes de Matos

Processos de comunicação nas rotas de viajantes:
uma poética da mobilidade na América do Sul

Doutorado em Comunicação e Semiótica

Tese apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Doutora em Comunicação e Semiótica, sob a orientação do Prof. Doutor José Amálio de Branco Pinheiro.

São Paulo

2020

Banca Examinadora

Este trabalho obteve financiamento parcial do Ministério da Educação (MEC), órgão do Governo Federal do Brasil, por meio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), que concedeu bolsa de pesquisa através do Programa de Suporte à Pós-Graduação de Instituições de Ensino Particulares (PROSUP), Módulo Taxa, no período de novembro de 2016 a outubro de 2018 e de maio de 2019 a janeiro de 2020, e foi subsidiado com bolsa de estágio no exterior, através do Programa de Doutorado-Sanduíche no Exterior (PSDE/CAPES), Código de Financiamento 001, processo nº 88881.188617/2018-01, entre novembro de 2018 e abril de 2019.

(This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001)

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, professor Doutor José Amálio de Branco Pinheiro. Ao Grupo de Pesquisa *Comunicação, cultura: barroco, oralidades e mestiçagens* (PUC-SP, CNPq), do Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS), da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP).

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

Ao meu coorientador em estágio no exterior, professor Doutor Manuel Delgado Ruiz. Ao *Grup de Recerca sobre Exclusió i Control Socials* (GRECS), da *Universitat de Barcelona* (UB). Ao *Observatori d'Antropologia del Conflicte Urbà* (OACU).

Aos membros examinadores de minha Banca de Defesa de Doutorado, Prof.^a Doutora Cecilia Almeida Salles e Prof. Doutor Luís Fernando Pereira dos Reis — que também integraram minha Banca de Qualificação de Doutorado —, Prof. Doutor John Cowart Dawsey e Prof. Doutor Urbano Nobre Nojosa.

Aos meus colegas de trabalho e estudo.

Aos companheiros de estrada.

À minha mãe, Lília.

Ao meu parceiro, Bruno.

RESUMO

MATOS, Marcela Belchior Gomes de. **Processos de comunicação nas rotas de viajantes: uma poética da mobilidade na América do Sul.** 2020. Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2020. 139 f.

O tema desta Tese de Doutorado é a comunicação de viajantes na América do Sul. Analisamos os processos de criação na comunicação de viajantes nessa região do continente a partir de encontros culturais na relação entre caminhantes, residentes, ambientes e contingências nas rotas. Nossa *objeto de estudos* (ou *fenômeno investigado*) é composto pelos entrelaçamentos comunicacionais desses caminhantes para a construção do fluxo de mobilidade pelo continente. A pesquisa se apoia sobre quatro *pressupostos fundamentais de análise*: 1) essa prática de estrada se desenvolve no espaço público externo; 2) a comunicação urbana que encadeia esses trajetos ocorre por meio da subversão de códigos e geração de novos sentidos; 3) nesse contexto, as ressignificações e processos de semiose baseiam-se numa poética de mobilidade própria das rotas dos viajantes; e 4) a profusão de heterogeneidades e alteridades nas sociedades sul-americanas favorecem a dinâmica de combinações entre códigos, séries, linguagens e acontecimentos dessa relação. Constam no nosso *delineamento teórico* autores como Amálio Pinheiro, para discutirmos as culturas latino-americanas em seus aspectos mestiços e barrocos; Manuel Delgado, para compreendermos a comunicação no contexto do movimento urbano; Iuri Lotman, utilizado no exame da circulação dos elementos que integram o sistema semiótico estudado; e Edgar Morin, para nos auxiliar a considerar as complexidades das relações do fenômeno investigado. Nossa *objetivo geral* é identificar e compreender as linguagens e processos de criação na comunicação de viajantes em trânsito pela América do Sul, na medida em que se conjugam com as interposições socioculturais ocasionadas durante o trajeto. Como *estratégia metodológica*, desenvolvemos investigação teórico-empírica no Brasil, Colômbia, Venezuela, Uruguai, Argentina, Paraguai, Chile, Bolívia, Peru e Equador, a partir de método etnográfico de pesquisa de campo e análise semiótica das linguagens. O *corpus* está constituído de registros coletados do exame *in loco*, como também de relatos registrados pelos próprios viajantes. O *problema de pesquisa* indaga em que medida e sob quais aspectos a comunicação de viajantes em trânsito pela América do Sul se combina às contingências interpostas no plano de viagem (na relação entre caminhantes, residentes, paisagens e circunstâncias) e delineia uma estrutura fractal específica da rota. Nossa *hipótese* é que, por meio de um processo de deglutição sociocultural, os viajantes articulam seus planos prévios de viagem aos eventos que se interpõem no trajeto, reconstruindo caminhos e ressignificando códigos preestabelecidos das rotas sul-americanas.

Palavras-chaves: América do Sul. Viajantes. Processos de criação na comunicação. Poéticas de mobilidade.

ABSTRACT

MATOS, Marcela Belchior Gomes de. **Processos de comunicação nas rotas de viajantes: uma poética da mobilidade na América do Sul.** 2020. Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2020.139 f.

The theme of this Doctoral Thesis is the communication of travelers in South America. We analyze the processes of creation in the communication of travelers in this region of the continent from cultural encounters in the relationship between walkers, residents, environments and contingencies in the routes. Our *object of study* (or *investigated phenomenon*) is composed of the communicational interlacing of these walkers to build the flow of mobility across the continent. The research is based on *four fundamental assumptions of analysis*: 1) this road culture develops in the external public space; 2) urban communication that links these paths occurs through subversion of codes and generation of new senses; 3) in this context, the re-significations and processes of semiosis are based on a poetics of mobility proper to the routes of travelers; and 4) the profusion of heterogeneities and alterities in South American societies favor the dynamics of combinations between codes, series, languages, and events of this relation. Our *theoretical framework* includes authors such as Amálio Pinheiro, to discuss Latin American cultures in their mestizo and baroque aspects; Manuel Delgado, to understand communication in the context of the urban movement; Iuri Lotman, used in the examination of the circulation of the elements that integrate the studied semiotic system; and Edgar Morin, to help us to consider the complexities of the relationships of the investigated phenomenon. Our *general objective* was to identify and understand the languages and creation processes in the communication of travelers in transit through South America, insofar as they are combined with the socio-cultural interpositions occasioned during the journey. As a *methodological strategy*, we developed theoretical-empirical research in Brazil, Colombia, Venezuela, Uruguay, Argentina, Paraguay, Chile, Bolivia, Peru and Ecuador, based on an ethnographic method of field research and semiotic analysis of languages. The *corpus* consists of records collected from the on-site examination, as well as from reports recorded by the travelers themselves. The *research problem* asks to what extent and under what aspects the communication of travelers in transit through South America combines with the contingencies interposed in the travel plan (in the relation between walkers, residents, landscapes and circumstances) and delineates a specific fractal structure of the route. Our *hypothesis* is that, through a process of sociocultural deglutition, travelers articulate their previous travel plans to the events that get in the way, reconstructing paths and resignifying pre-established codes of the South American routes.

Keywords: South America. Travelers. Creation processes in communication. Poetics of mobility.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	07
1 CONFLUÊNCIA DE MATERIAIS	32
1.1 Reentrâncias inventivas entre passageiros e paragens	32
1.2 Composições da marcha em artefatos de equipagem e meios de transporte	45
2 CRIAÇÃO NA EXPERIÊNCIA ANDEJA	66
2.1 Fios condutores de uma poética de mobilidade	66
2.2 Coexistências e encaixes móveis no entranhar errante	78
3 TRÂNSITO, TRANSEUNTE, TRANSITÓRIO	89
3.1 Rotas como espaços praticados	89
3.2 Corpo e ambiente na fricção de itinerários	98
4 UM TRAÇADO VOLANTE	110
4.1 Cenários de fluxo e proliferação de inclusões	110
4.2 De um fractal estradeiro	120
CONCLUSÃO	132
REFERÊNCIAS	134

INTRODUÇÃO¹

Em outubro de 2002, o artista plástico brasileiro Rafael L., aos 26 anos de idade, deixou a rotina como ilustrador numa redação de jornal em Fortaleza e ganhou o mundo. Numa aventura solo, percorreu parte da América Latina por dois anos. Ao norte, foi até o México e passou pelo Caribe; ao sul, seguiu até a Argentina; de lá, voltou à sua cidade de origem, a capital cearense.² Correndo o mundo no dorso de uma bicicleta, Rafael foi construindo sua rota na medida em que pedalava. Ainda que houvesse traçado um plano dos lugares por onde queria passar, na própria estrada é que seus destinos foram se elaborando. Isto se construía a partir da relação de comunicação que estabelecia com outros viajantes que encontrava no caminho e também com os moradores de cada local que cruzava.

Diversos recursos comunicacionais trabalhavam nessa articulação entre pontos de partida e pontos de chegada, além de atuarem como mediação de um processo de socialização, intercâmbio cultural e geração de ferramentas de mobilidade no espaço público urbano externo. Um exemplo era a própria a linguagem³ visual de Rafael, cicloturista carregado de alforjes, computador de bordo e uma bandeira do Brasil sobre as rodas. Esse aparato atuava como sua própria mídia, funcionando como elemento de representação e reconhecimento e, por conseguinte, comunicação e sociabilidade.

Identificado como viajante “independente”, Rafael continuamente precisava interagir com moradores locais e também com outros viajantes, enquanto cruzava uma estrada ou descansava num banco de praça; na medida em que tentava chegar a um ponto histórico da cidade ou pedia informações em uma lanchonete de bairro. Tais relações contribuíam para a

¹ Parte do texto que consta nesta Introdução da Tese foi publicada previamente como artigo científico nos Anais do II Simpósio Internacional Pensar e Repensar a América Latina, realizado em São Paulo, de 17 a 21 de outubro de 2016, e outra parte foi integrada, como capítulo de livro, na publicação do IV CLISEM - Congresso de Linguagem, Identidade, Sociedade, Estudo sobre as Mídias: Ação Comunicativa em Foco, evento realizado em São Paulo, em 26 e 27 de abril de 2017. Cf.: BELCHIOR, Marcela. Poéticas de mobilidade na América do Sul: uma compreensão do continente a partir dos processos de criação das rotas de viajantes independentes. In: II Simpósio Internacional Pensar e Repensar a América Latina, 2016, São Paulo. *Anais do II Simpósio Internacional Pensar e Repensar a América Latina*, 2016. Disponível em: <https://sites.usp.br/prolam/wp-content/uploads/sites/35/2016/12/Marcela_Belchior_II-Simposio-Internacional-Pensar-e-Repensar-a-America-Latina.pdf>. Acesso em: 04 out. 2018; e BELCHIOR, Marcela. Comunicação e mobilidade na América do Sul em experiências andarilhas. In: SILVEIRA, Isabel Orestes (Org.). *IV CLISEM - Congresso de linguagem, identidade, sociedade, estudo sobre as mídias: ação comunicativa em foco*. 1^a ed. São Paulo: Gênio Criador, 2018, p. 98-103 [CD-ROM].

² A experiência foi registrada em diário de viagem e publicada posteriormente em livro. Cf. LIMAVERDE, Rafael. *Pelos caminhos de nuestra América: uma pedalada poética pelos confins do continente*. Fortaleza: Littere Editora, 2009.

³ “Para a abordagem semiótica da cultura, a linguagem pode ser definida como qualquer sistema de signos que sirva à comunicação e à produção de cultura, no mais amplo sentido do termo. Tal definição ocorre uma vez que a linguagem se presta à geração, organização, acumulação e transmissão de informação” (RAMOS et al, 2007, p. 27).

criação de vínculos efêmeros entre os diversos elementos dessa paisagem e estabelecia vias para uma permeabilidade cultural.

Desse diálogo surgiam oportunidades para se hospedar, de onde comer, a quem procurar ou aonde ir. A partir dessas relações, o viajante conseguia manter a própria sobrevivência e a dinâmica de sua mobilidade, nutrida pelas situações que se construíam no caminho, sempre traspassando o continente. Dormiu na casa de moradores locais no México, na Cruz Vermelha na Costa Rica, em delegacia do Peru, em galpão no Equador e acampou em praia da Nicarágua, por exemplo. Pegou carona em barco, seguiu de trem, avançou a pé. Atravessou deserto, rio e manguezal. Apinhou-se com feirantes em carroceria de caminhão. Subiu montanha e desceu em mina, sempre se entrelaçando às paisagens das cidades e estradas e com as culturas locais.⁴ Pensando nisso, a partir da acepção do antropólogo Viveiros de Castro (2011), podemos considerar tal prática uma maneira de canibalizar a América Latina, na medida em que ocorrem, durante esses trajetos, mútuas incorporações de alteridades.

É desse entrelaçamento de fluxos que trata esta Tese: *as rotas flutuantes de pessoas que, na condição de viajantes, deslocam-se pelos países da América do Sul por motivações diversas, mas que compartilham entre si certo abalo estradeiro. Nesse movimento urbano externo, desenvolvem habilidades comunicacionais que suscitam a continuidade de sua própria mobilidade, sempre em diálogo com os contextos antropo-sócio-físico-culturais do trajeto.* Assim sendo, investigo aqui o fenômeno dos complexos comunicacionais construídos nas relações de viajantes com residentes, ambientes e contingências (acasos, afetos, acontecimentos *etc.*), em suas permeabilidades de fronteiras durante seus trajetos pelos rincões sul-americanos.

Discuto a experiência de viajantes no contexto do espaço público urbano externo a partir da definição utilizada pelo antropólogo Manuel Delgado, cuja obra discute, entre outras questões, estruturas móveis de apropriações sociais do urbano na vida cotidiana. Conforme aponta o autor, “espaço público urbano” é um tipo de reunião humana na qual há um intercâmbio generalizado e constante de informação, que se compõe pela mobilidade dos atores que dela participam. Delgado afirma que é lugar de e para as relações em público, ou seja, entre indivíduos que estão de passagem, em trânsito e que, nestas circunstâncias,

⁴ Rafael L. realizou sua experiência de viagem ao longo de 16 (dezesseis) países da América do Sul, América do Norte, América Central e da região do Caribe. Minha pesquisa, embora localizada no contexto geográfico e sociocultural do continente latino-americano, abrange países particularmente da América do Sul.

coincidem fisicamente, realizando uma série de acomodações e ajustes mútuos para adaptar-se a essa associação efêmera que estabelecem (DELGADO, 2011, p. 17).

Considera-se aqui que o “urbano” difere de “cidade”. Segundo Delgado (2007, p. 11), a cidade é um sítio, um local onde se levantam construções e se forma um conjunto complexo de infraestruturas, onde vive determinada população. Já o urbano seriam as práticas ocorridas nesses espaços, movidas por seus habitantes em permanente diálogo com o ambiente físico. O espaço urbano se faz, sim, das fachadas dos edifícios, dos monumentos, mas também do horário, das condições climáticas, se é dia de festa ou de trabalho, assim como de seus cheiros, cores, sonoridades, em contínua relação com seus transeuntes.

E quem são esses atores sociais? Não são estritamente turistas, que, de acordo com definição do sociólogo John Urry (2001), seriam aqueles que excursionam por lazer em breves períodos de tempo por destinos objetificados, vinculados a atividades de consumo de bens e serviços regulamentadas e organizadas por mercado especializado, a partir de expectativas de experienciar prazer e separação com a vida cotidiana. Também não são necessariamente migrantes, cujo fluxo decorre da busca de restabelecimento residencial por tempo indeterminado, comumente vinculado a contextos laborais ou políticos, de maneira voluntária ou não (CUTTI, 2015). Tampouco se deslocam em comunidades, clãs ou tribos, como observamos no caso de ciganos ou de companhias circenses, embora possam associar-se a outros viajantes ou outros tipos de sujeitos, em trânsito ou não, em determinados trechos das viagens. Ainda assim, cada um desses atores, que formam uma espécie de estrutura móvel da estrada, ensejada por frequentes derivações, ou seja, que estão ou em deslocamento ou em pontos fixos ao longo dos caminhos percorridos — viajantes, residentes, turistas, migrantes *etc.* —, tocam-se entre si, formando um sistema colaborativo em que diversas formas de organização se tocam e/ou se interpenetram.

Para compreendermos do que se trata o fenômeno de mobilidade dos viajantes e alcançar uma definição de sua prática, podemos considerar os variados tipos de experiências que se realiza nesse contexto de estrada. Assim, recorremos à noção de prática de viagem “não institucionalizada”, utilizada pelo sociólogo Igor Monteiro Silva, ao se referir aos procedimentos dos chamados *backpackers* (“mochileiros”, em tradução ao português), conceito surgido nos anos 1990 e uma das categorias nas quais se podem reconhecer o que ele se refere como “viajantes independentes” (SILVA, 2015). De acordo com essa acepção, a experiência desses atores sociais evitaria a adesão ao consumo turístico e suas rotas convencionais, mobilizando valores como autonomia e flexibilidade, além de atuar a partir de baixos níveis de planejamento, com restrições orçamentárias e abertura à incorporação das

dinâmicas locais e casualidades nos encontros socioculturais vividos durante sua permanência em trânsito por períodos alargados, que podem se contabilizar em meses ou até anos, nunca por dias. Além de prolongada experiência temporal, podemos destacar que esses viajantes vivenciam esta condição por escolha, não por necessidade prática, e tendem a seguir estrada por extenso circuito territorial, cruzando fronteiras entre regiões e países, atuando também como articuladores entre as diversas culturas e localidades.

Desde os primeiros esboços da concepção deste trabalho até o penúltimo ano de meu curso de Doutorado, em 2018, o termo “viajantes independentes” era utilizado em minha pesquisa para nomear esse público, designação recorrente na literatura de viagem e em estudos acadêmicos no tema. No entanto, uma observação a partir das relações que esses viajantes estabelecem com variados sistemas de organização, como os contextos dos locais visitados, as rotas de outros sujeitos estradeiros e parte de um aparato oferecido pelo mercado turístico institucionalizado, evidencia frequentes oscilações num entremedio de subordinação e insubordinação, entre laços e desobrigações, apego e desapego, fazendo com que uma ideia de diálogo entre os cenários se sobressaia, por meio de esquivas e adesões, diante de uma acepção da evitação opositora de certos modos de fazer que a palavra “independentes” poderia suscitar. Podemos perceber essa ponderação em afirmação do próprio pesquisador:

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 (SILVA, 2015, p. 24).

O antropólogo Roy Wagner, ao tratar de contextos de cultura, é consonante quando indica que a invenção é sempre relacional, isto é, “uns a partir dos outros e uns por meio dos outros” (WAGNER, 2012, p. 138). “Ordem e desordem, conhecido e desconhecido, a regularidade convencional e o incidente que desafia a regularidade estão atados entre si de maneira inata e estreita, são funções um do outro, necessariamente interdependentes” (WAGNER, 2012, p. 139). Tal perspectiva esmaece o termo “independente”, que optei por não mais adotar.

Podemos concatenar essas viagens a um modo de nomadismo (ainda que, muitas vezes, temporário) que realiza uma mescla síncrono-diacrônica, isto é, que se remete a procedimentos históricos ancestrais e também a recursos atuais de circulação de povos e culturas, assim compreendendo-o como uma expressão que combina épocas e temporalidades. Um exemplo dessa prática articulatória espaço-temporal seriam os chamados “malucos de

estrada”, apontados por alguns como uma nova geração de *hippies* no Brasil ou, mesmo, como personagens que reformulam esse modo de viver, adequando-o a novos contextos. São itinerantes e sobrevivem de artesanato que fazem com arame, cerâmica, sementes, cascas, penas, pedras, madeira, entre outros materiais adquiridos durante o percurso. Viajam sozinhos e, eventualmente, em conjunto. Também chamada de “Cultura de BR”, os sujeitos que fazem parte desse grupo social são “canibais” culturais e praticam certas condutas relacionadas a um tipo de desobediência civil, alijando-se de sistemas sociopolítico-econômicos hegemônicos, sendo, portanto, mais integrados ao que conhecemos como bordas socioculturais.⁵

Ainda nessa tentativa de definição, podemos compreender que esses viajantes percorrem o continente sem destino certo, embora muitas vezes tracem rotas, e estão em constante diálogo com os locais por onde passam. Vivenciam a experiência no próprio percurso e não apenas no local de chegada. São distintos entre si, tendo variadas nacionalidades, níveis de escolaridade, ofícios e inserções em grupos sociais. Na medida em que caminham e se conectam às diversas circunstâncias de viagem, assumem traços arquetípicos manifestos nessa cultura de estrada: vagabundos, forasteiros, *trotamundos*, aventureiros, mochileiros, deslizando por entre essas *personas*, isto é, sem fixar-se numa única ideia de identidade (COHEN, 2002).

São inúmeras as motivações: erram pela América do Sul por alguma espécie de desacordo ou ruptura com seu lugar de proveniência; aventureiram-se nas raias do continente por divertimento e/ou ímpeto desbravador; vivem à deriva numa temporada de autoconhecimento; vagueiam para fazer circular ideias e trabalhos *etc.* Em muitos casos, esgueiram-se de um estilo de vida protocolar e movem-se para a criação de vivências alternativas a determinados padrões, sugestionados por uma cosmovisão concatenada a fervores de liberdade e incorporação de culturas diversas.

No entanto, essa noção de causa é uma informação imprecisa. Muitas vezes, a motivação se situa aquém e além de um fundamento objetivo, uma justificação que determine o início da jornada, ou seja, eles simplesmente “viajam por viajar”, o que aproximaria a prática de um incitamento lúdico em causa e fim, por isso dotada de grande poder de jogo criativo, corrente, excitado por múltiplas inclusões e deslizamentos; distanciada, portanto, de motores expressos, que não tivessem circunstâncias intermediárias.

Um aspecto que os une é o fato de estarem em trânsito, colocando-se na posição de deglutição de destinos e culturas, figurando como elementos mediadores de uma

⁵ Concepção estudada pela semióticista Jerusa Pires Ferreira. Cf.: PIRES FERREIRA, Jerusa. *Cultura das bordas*. Edição, comunicação, leitura. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2010.

interlocução entre cenários e sujeitos. Dizendo de outro modo, a atividade atuaria como uma espécie de fio que teceria conjuntamente seus deslocamentos aos ambientes, tramando complexos emaranhados das possibilidades de relações na América do Sul (SILVA, 2015, p. 84).

Conversando comigo sobre os primeiros passos de sua rota, o argentino Julián⁶ contou era estudante de Sociologia em uma universidade de seu país e que trabalhava nove horas por dia quando, em abril de 2012, decidiu viajar pelo continente latino-americano. “Si quieres comprender un malabarista, hay de ser un malabarista. Si quieres comprender un artesano, hay de ser un artesano”,⁷ afirmou, numa conjunção causal que envolve desde uma contrariedade a uma rotina laboral extenuante, até certo furor etnográfico.

Em princípio, viajavam ele e um amigo estadunidense, de bicicleta. No decorrer do caminho, cada um tomou um rumo — de *bike*, a pé, de carona, em trem, barco, ônibus, avião; como fosse. Com o passar de meses e anos, Julián, que prossegue viajando, intercala entre a viagem solo e a companhia de outros viajantes que conhece durante o trajeto, assim como oscila entre momentos de mais acelerada mobilidade e períodos de temporário assento em localidades da América Latina, estabelecendo algum nível de vínculo com os residentes.

Julián passou a aprender arte de malabarismo ao longo do percurso e a aproximar-se do teatro *clown*, apresentando-se nos espaços públicos — ainda que tenha me contado que, em várias localidades, esse tipo de performance *callejera* esteja proibida —, friccionando modos de fazer e estar. Do mesmo modo que as circunstâncias da estrada modificam ou sugerem o itinerário dos viajantes, esses andarilhos também interferem nesse complexo e igualmente se transformam, desenvolvendo habilidades que lhes assegurem a continuidade da experiência de mobilidade. Recorrendo a Edgar Morin, posso compreender nessas relações um nível de organização complexa: “os indivíduos, em suas interações, produzem a sociedade, que produz os indivíduos que a produzem. Isto se faz num circuito espiral através da evolução histórica” (MORIN, 2007, p. 87).

Quando encontrei o engenheiro mecânico peruano Pablos M., no ano de 2013, ele estava na Venezuela em mais um período sabático em que viajava pela América do Sul. A pretensão era permanecer por um ano em trânsito. O principal meio para conseguir

⁶ Alguns dos nomes dos interlocutores mencionados nesta Tese foram modificados por pseudônimos para preservar sua identidade.

⁷ “Se queres compreender um malabarista, há de ser um malabarista. Se queres compreender um artesão, há de ser um artesão”, em tradução livre. Depoimento para a pesquisadora, em agosto de 2013, no terreiro de uma hospedaria caseira, no distrito Alter do Chão, município de Santarém, estado do Pará, Brasil.

hospedagem era o *CouchSurfing*,⁸ mas ele me contou que havia vários recursos dos quais se utilizava para se manter caminhando. “En viajes, se puede ser cualquier cosa. Cualquier cosa que genere dinero instantáneo”,⁹ disse, numa demonstração do caráter elástico dos meios de flutuação no trajeto.

Além das artes do circo, como já mencionado, apresentadas comumente em cruzamentos de ruas e em praças das cidades, uma das principais atividades que geram recursos financeiros para manter a dinâmica da viagem é o artesanato. Os *viajeros* recolhem materiais diversos acessíveis em qualquer localidade do continente, tanto de aproveitamento direto (como penas, dentes de animais, pedras e palha) como itens manufaturados, como arame de ferro, cobre e latão, linhas de crochê e couro. “A gente produz as peças de acordo com o lugar que a gente está. Se estamos no norte [do Brasil], temos acesso a muitas penas de animais, sementes. Se estamos no litoral, coletamos búzios, fazemos brincos de coco”, contou uma artesã viajante brasileira,¹⁰ expressando uma das maneiras de o caminhante criar a partir das culturas locais. Alguns deles, inclusive, viajam comercializando justamente a matéria-prima da qual necessitam esses artesãos. Uma vantagem é a ampla mobilidade que um viajante adquire quando suas peças cabem num pequeno expositor de pano ou dentro da mochila, podendo produzir e vender em qualquer local — um banco de praça, uma pedra de cachoeira, uma fila de rodoviária, entre outros ambientes.

Os ofícios desses andarilhos atuam diretamente na relação estabelecida entre visitante e residente em uma cidade ou localidade. Os que fazem música nos espaços públicos externos, como calçadas, transportes públicos e pontos turísticos, transmudam o ambiente urbano e propõem novas miradas, oferecendo sua música natal e/ou criando a partir dos sons locais e da estrada. Esses forasteiros integram-se, ainda, aos serviços e comércios locais, como lojas e restaurantes, para trabalhos temporários. Alguns montam tabuleiros de comidas; outros criam *websites*, *blogs* e/ou páginas em redes sociais virtuais para compartilhar da experiência e gerar renda; muitos pouparam dinheiro e viajam com reservas em caixa. Têm crescido, ainda, nos últimos anos, a oferta e a procura pelos chamados “voluntariados”, ou

⁸ O Projeto *CouchSurfing* (PC) é um serviço de intercâmbio de hospedagem com base na internet. Os usuários se cadastram no site <www.couchsurfing.com> e podem articular com viajantes e residentes de mais de 180 países e territórios a oferta de acomodação gratuita em sua própria casa, bem como solicitar o alojamento na casa de alguém ou, até mesmo, oferecer ou buscar companhia para conhecer um local. Em tradução livre, *CouchSurfing* seria “Surfe de sofá”, ou seja, a ideia é transitar, praticando a hospitalidade e a sociabilidade por meio da disponibilização de hospedagem caseira. A prática é frequente entre viajantes de todo o mundo.

⁹ “Em viagens, se pode ser qualquer coisa. Qualquer coisa que gere dinheiro instantâneo”, em tradução livre. Depoimento para a pesquisadora, em setembro de 2013, no mercado público do município de Santa Elena de Uairén, departamento de Bolívar, Venezuela.

¹⁰ Depoimento para a pesquisadora, em janeiro de 2015, num coreto de praça pública do distrito Vale do Capão, município de Palmeiras, na Chapada Diamantina, estado da Bahia, Brasil.

seja, a troca de serviço/habilidade por hospedagem, comida e/ou outros recursos; a maioria deles transcorridos em hospedarias em várias localidades da América do Sul.¹¹ Apesar da incessante busca e integração em atividades que gerem recursos na estrada, esse público não pode ser considerado mão de obra itinerante, uma vez que eles não viajam para trabalhar, mas, sim, trabalham para seguir viajando.

São diversos também os arranjos possíveis nos processos de comunicação que levam à manutenção da mobilidade a partir das habilidades, recursos, contatos, estímulos, afetos e propostas que emergem do fluxo do imprevisto, do movimento urbano externo, especificamente na América do Sul, região continental de grande variação de encontros e relações culturais. Numa viagem, é preciso tomar decisões a todo instante, pois é vasto o potencial para se deparar com uma situação nova. Assim, os viajantes aprendem a tirar proveito do inesperado e da mudança de planos, aperfeiçoam sua capacidade de adaptação e criação, reconhecem e desenvolvem colagens entre as informações e elementos culturais que surgem no caminho para construírem relações, integrarem-se em determinada paragem ou abrirem rota para um novo destino.

Durante seu percurso, as trajetórias desses andarilhos cruzam-se com (micro) rotas de pessoas que estão em sua jornada rotineira, atravessam o itinerário de outros viajantes ou com outros sujeitos que empreendem algum dos diversos tipos de deslocamento, deparam-se com paisagens naturais/culturais diversas diariamente e combinam-se a elas levando consigo seu próprio repertório cultural — continuamente atualizado. Todos esses elementos, postos em contato e fricção, produzem algum nível de transformação mútua. Os fluxos de cada um se tocam entre si e, rapidamente, se distanciam, podendo voltar a se aproximar, pela própria dinâmica da jornada, sempre em movimento. Durante uma viagem, os vínculos são feitos e desfeitos rapidamente, e essas relações abrem caminho para se explorar e se reconhecer textos próprios da América do Sul, criando também novos textos, nutrindo uma teia comunicacional e semiótica complexa.

¹¹ Isso pode ser observado a partir da criação de meios virtuais de compartilhamento de vagas para voluntariado, intercâmbio cultural e troca de trabalho entre viajantes e residentes, como as páginas de redes sociais *Worldpackers* (www.worldpackers.com), criado em 2014, e *Workaway* (www.workaway.info), em funcionamento desde 2002. Em ambas as iniciativas, anfitriões de hospedarias, fazendas, casas de família, organizações não governamentais, dentre outros estabelecimentos, oferecem hospedagem, alimentação, dentre outros benefícios, em troca da colaboração do viajante, que pode ser na limpeza, recepção, ensino de idiomas, cultivo da terra ou qualquer outra habilidade que possa oferecer e pela qual os locais possam se interessar. Ambas as plataformas são amplamente utilizadas por caminhantes de diversos países, reunindo, juntas, perfis e ofertas de gente de quase todos os países do globo. As iniciativas podem ser vistas como mais um facilitador dessas relações de comunicação e negociação dos viajantes, somadas às tradicionais formas de interação direta e outras redes de contato.

Esses traçados pelos espaços públicos sul-americanos, no âmbito semiótico, podem ser entendidos como operações de negociação e arranjo de diversos signos que se encontram durante o percurso, uma engenhosidade presente em contextos criativos e com grande competência tradutória. Do ponto de vista sociocultural, vistos como estilos de se inserir na América do Sul e de “canibalizar” o continente como prática ancestral e, da mesma forma, estreitamente ligados às novas gerações, atualmente vivendo um período de excitação.

Uma vez que, a meu ver, esses personagens atuam como mediadores entre as diversas culturas desta região do continente, alinhavando linguagens, textos e modos de se comunicar dentro da relação em grupo e nos ambientes, podem ser considerados importantes elementos de cultura, favorecendo o potencial tradutório entre nossas sociedades. Assim, investigo um fenômeno que expressa, nas relações estabelecidas durante trajetos de viagens, uma visualização do traçado de seus habitantes, das dinâmicas de um mosaico cultural que enreda o urbano, fricciona elementos diversos da cultura por meio da comunicação e colabora para manter ativo o caráter de fluxo de nossas relações socioculturais, atuando como importante dado da complexidade da região sul-americana.

Sendo assim, este estudo atende a uma necessidade de diálogo e de compreensão das práticas e linguagens desses atores sociais, que cumprem um papel de importantes mediadores e circuladores de culturas, hábitos e informações por todo o território sul-americano. O fenômeno estudado está inserido em dimensões continentais, verificando-se em qualquer e em todo país sul-americano, o que revela alto grau de interferência de sua atuação em sociedade.

De igual maneira fragmentada e dobradiça se deu meu envolvimento com a experiência e material de investigação. Sem uma origem única e facilmente discernível, foi na conjunção de encontros irregulares, dentro e fora da universidade, que esta pesquisa foi formulada. Desde a Graduação em Comunicação Social, concluída em 2006, na qual desenvolvi estudos em torno da relação entre comunicação e mobilidade. Para essa titulação, apresentei Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) à Universidade Federal do Ceará (UFC) sobre performances de vendedores ambulantes em transportes públicos, discutindo as operações de comunicação no espaço urbano. Já no ano de 2010, defendi Dissertação de Mestrado no Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP) a respeito das articulações entre

performances em trânsito e as interposições do movimento urbano externo, já com base etnográfica e considerando o contexto latino-americano.

Também a prática pessoal em viagens de longa duração, distribuída em períodos intermitentes, concatenando-se com leituras e perspectivas acadêmicas, foi-se tornando exercício científico. Desde 2013, percorro regiões da América do Sul como viajante, convivendo diretamente com diversos sujeitos que se mantêm flutuantes e conhecendo *in loco* suas práticas de mobilidade e os contextos dos quais estão fazendo parte. Em uma primeira experiência, já acompanhei e registrei o fenômeno investigado por meio de textos e imagens, contando já com uma pesquisa de campo prévia e parte inicial do *corpus*, fundamental para a construção do projeto alicerçou esta Tese. Participar dessa rede não apenas presenciando, mas sendo também sujeito da prática, com observação direta e participante, tornou praticável a construção de meu objeto de pesquisa, uma vez que favoreceu uma compreensão da complexidade expressiva da comunicação em trânsito e sua trama cultural, composta por um repertório intrincado de linguagens e dispositivos que articulam as relações desses atores sociais com os ambientes das rotas.

Diante desse cenário, e partindo do propósito de compreender os processos de criação do nosso objeto de estudos, ou seja, as *relações entre caminhantes, residentes, ambientes e contingências das rotas na comunicação de viajantes na América do Sul*, esta pesquisa se apoia em quatro pressupostos fundamentais de análise:

- 1) essa prática de estrada se desenvolve no espaço público externo;
- 2) a comunicação urbana que encadeia esses trajetos ocorre por meio da subversão de códigos e geração de novos sentidos;
- 3) nesse contexto, as ressignificações e processos de semiose baseiam-se numa poética de mobilidade própria das rotas dos viajantes; e
- 4) a profusão de heterogeneidades e alteridades nas sociedades sul-americanas favorecem a dinâmica de combinações entre códigos, séries, linguagens e acontecimentos dessa relação.

Para isso, os capítulos que conformam este trabalho vêm distribuídos da seguinte maneira:

- a) Na *Introdução* deste trabalho, apresento o fenômeno estudado a partir de exemplos de experiências, algumas de suas principais práticas, recursos e expressões. Traço uma compreensão de quem são os sujeitos viajantes, em um cotejo com outros entendimentos de deslocamento e considerando suas variações e mutabilidades. Indico as perspectivas teóricas, autores (as),

pressupostos de análise, problema de pesquisa, hipótese, objetivos, *corpus* investigado, referências e critérios metodológicos, técnicas e métodos de pesquisa que sustentam este trabalho e de que maneira esses fundamentos se concatenam à finalidade deste estudo. Discorro sobre como a proposição deste trabalho se desenvolveu, ao longo de minha trajetória acadêmica e através de incursões pela América do Sul.

- b) No primeiro capítulo, intitulado *Confluência de materiais*, inicio a discussão reconstruindo cenário investigado durante trabalho de campo, de modo a perceber ambientações, movimentações e micropráticas do fenômeno e, sem seguida, incluo exemplos diversos recolhidos em etnografia para realizar um avizinhamento entre as práticas. Abordo vias de compreensão dos processos de aproximação, distanciamento e significação entre zonas de circulação e convivência de viajantes no contexto da estrada, como hospedarias, refúgios, residências de moradores. Discorro sobre como ferramentas como o voluntariado se expressam de maneira polivalente e movediça. Trato de como alguns aspectos da sociabilidade e comunicabilidade nos espaços públicos urbanos podem se mesclar na esfera dos deslocamentos. Percebo de que maneira equipamentos de viagem, instrumentos de comunicação e o desenvolvimento de habilidades participam da elaboração de mecanismos de avanço pelo continente. Examino, ainda, de que forma os meios de transporte e outros modos de locomoção se articulam aos corpos, circunstâncias e paisagens na composição de convívios, rumos e acessos.
- c) No capítulo dois, denominado *Criação na experiência andeja*, tracejo uma argumentação sobre como se elabora e se manifesta uma poética de mobilidade a partir das derivações das vivências na estrada, que se expressam em arranjos transversais favorecidos da combinação entre planejamentos e derivas. Além disso, discorro acerca de noções de mundanidade, de liminaridade e de multidirecionalidade presente nesse encadeamento. Nessa direção, abordo procedimentos de agregação e descarte de material de criação, de acordo com os modos e qualidades de interações dos enredos, em organizações sempre em processo.
- d) O capítulo três, nomeado *Trânsito, transeunte, transitório*, oferece um debate acerca da ideia de rota a partir do exercício dos lugares em

articulações. Associo a discussão a experiências históricas de mobilidade na América do Sul, esboçando algumas das principais características da formação das culturas do continente que podem integrar o processo de criação nos trajetos investigados. Desenvolvo, ainda, uma compreensão de como a caminhada participa como linguagem destacada na experiência de viajantes de longa duração, desenhando uma argumentação em torno de sua presença em diversas ocasiões, lugares e épocas nos territórios sul-americanos, realizando os espaços a partir de conjunções entre sujeitos e paisagens.

- e) No quarto e último capítulo, chamado *Um traçado volante*, faço uma reconstituição de materiais de campo para abordar as dinâmicas de vinculações e desvinculações na estrada a partir de um jogo entre aberturas e fechamentos de possibilidades e acessos, entre objetos em jogo e engenhosidades momentâneas. Isso leva a discussão aos espaços públicos urbanos, dos quais destaco os principais aspectos e quais qualidades esses ambientes e modos de se relacionar imprimem ao desenrolamento das trilhas empreendidas. Apresento, ainda, uma breve argumentação sobre como os itinerários contruídos em uma experiência de viagem de longa duração podem ser compreendidos a partir de processos em estruturas fractais (ou mestiço-fractais).

A pretensão é que essas entradas de argumentação não sejam consideradas uma configuração em direção linear, única, nem que possam ser discutidas em separado. Elas foram escritas no sentido de se interpenetram ao longo do texto, uma vez que podem ser vistas como complementares e indissociáveis, embora seja possível alcançar as propriedades de cada um desses aspectos nos processos — dialógicos e semoventes —, mas compondo o universo do fenômeno pesquisado de modo associado. Nesse sentido, Morin apresenta a noção de holograma, um dos princípios da complexidade. Segundo o autor (2007, p. 74-75), o todo está nas partes e as partes estão no todo, cada um desses elementos contendo as informações que concebem os demais, evitando um entendimento reducionista, dirigido às partes, ou holista, que se ocupa do todo. “Esta ideia aparentemente paradoxal imobiliza o espírito linear” (2007, p. 75), complementa o filósofo.

Dito isso, realço que a compartimentação desta Tese em capítulos é recurso nada mais do que textual para a organização de uma condução argumentativa, uma convenção de escrita, devendo cada um desses assuntos e seções compor, de maneira enviesada, todo o

texto, em conversação e mutualidade. Apesar de atender a esse modelo de redação acadêmica, meu esforço é por apresentar uma linha discursiva que se desenrole de maneira circular e reentrante, seguindo um trajeto multidirecional ao qual o próprio fenômeno pesquisado nos conduz.

A partir desta introdução argumentativa, sustento que há combinações entre linguagens, códigos, textos, séries e sistemas culturais que compõem esse fenômeno, em suas vertentes transgressoras e geradoras de semiose, quer dizer, em sua potência criativa. Considero que esses elementos atuam em conjunto e se entrecruzam, enquanto cumprem suas funções comunicativas, inseridos num processo social e cultural. Portanto, partindo da percepção desses vínculos que formam uma rede de relações, inserções e traduções, estou tratando os processos comunicacionais a partir da cultura. Ao mesmo tempo, considero na cultura propriedades comunicativas.

Levando em conta essa perspectiva, comprehendo como relacionada diretamente ao fenômeno estudado e suas abordagens teóricas, adequada epistemologicamente no espaço/tempo/culturas investigados, a metodologia de análise da semiótica da cultura, uma vez que esta disciplina examina a movimentação entre linguagens e textos, acionando, portanto, diferentes códigos e processos semióticos (MACHADO, 2007, p. 61). Dentro da semiótica da cultura, a teoria lotmaniana é a que mais se aproxima das premissas de análise dos processos de criação na rota de viajantes, examinando a circulação de códigos, séries, textos e sistemas culturais. A começar pelo preceito de que os elementos que integram um sistema semiótico não podem ser analisados isoladamente, conforme temos discutido; eles funcionam, segundo Lotman (1996, p. 144-146), imersos num *continuum* semiótico, a denominada “semiosfera”.

É nesse espaço que se dispõe um conjunto de distintos textos e de linguagens, que se conectam uns aos outros por meio de operações tradutórias e estão diversamente organizados, vinculados em intercâmbios dialógicos entre estruturas móveis e fronteiras; um universo heterogêneo, de processos dinâmicos e irregulares, dotado de mecanismos de criação e semiose. A partir de sua concepção da cultura como sistema semiótico, Lotman aponta as relações entre sistema e extrassistema, ou seja, como a incorporação de um elemento “de fora” modifica o fluxo de relações, possibilitado pela presença de diversidade textual (LOTMAN, 1999, *passim*). Posso depreender disso que um movimento básico da cultura é a oscilação entre inovação e continuidade, em processos graduais ou explosivos, e que um movimento de dialogia intertextual aumenta a informatividade do sistema, complexificando e inaugurando novas dinâmicas.

Em que medida essa compreensão pode estar associada ao desenvolvimento dos processos de significação dessas articulações na estrada das quais participam os viajantes? Posso dizer que ele se funda justamente nessa incorporação dos signos forasteiros, deglutiindo-os e conformando os passos dos caminhantes. Além do mais, trata dos formatos móveis, inclusive, dessas próprias fronteiras, ponderando que a concepção de dentro e fora está correlacionada a circunstâncias correntes e polivalentes, mirada indispensável para a condição passadiça daquele que viaja. Estão no cerne de minha discussão essas comunicações dialógicas como base para a formação de sentido,¹² suas tensões e mecanismos. Lotman discute, por exemplo, por que, quando e como, em determinadas situações culturais, um texto alheio é necessário para a criação. Ainda, questiona como os mecanismos comunicativos atuam para além da transmissão de informações, produzindo novas mensagens (LOTMAN, 1996, *passim*).

Diante desse cenário, este estudo se propõe a responder o seguinte problema de pesquisa: *em que medida e sob quais aspectos a comunicação de viajantes em trânsito pela América do Sul se combina às contingências interpostas no plano de viagem (na relação entre caminhantes, residentes, paisagens e circunstâncias) e delineia uma estrutura fractal específica das rotas?* Afirmo que por meio de um processo de deglutição sociocultural em fronteiras móveis que os viajantes articulam seus rumos prévios de viagem aos eventos que se interpõem durante o trajeto, construindo caminhos e relações e ressignificando códigos das rotas sul-americanas.

Assim sendo, e de acordo com o Projeto de Pesquisa formulado para o desenvolvimento de minha investigação, o objetivo geral deste trabalho é identificar e compreender as linguagens e processos de criação na comunicação de viajantes em trânsito pela América do Sul, na medida em que se conjugam com as interposições socioculturais ocasionadas durante o trajeto. Os objetivos específicos se organizam nos seguintes itens:

- a) identificar os contextos temporal e espacial em que se dá o fenômeno estudado;
- b) analisar os fluxos de viagem na dinâmica dos espaços públicos e na dinâmica dos movimentos urbanos;
- c) verificar as contingências que se dão no fluxo de viagem;

¹² “A questão principal da semiótica da cultura é o problema da geração de sentido. O que podemos chamar geração de sentido é a capacidade de a cultura, em seu todo ou em partes, assimilar e gerar textos novos não triviais. Novos textos que surgem como resultados de processos irreversíveis (no sentido de Prigogine), isto é, textos que são imprevisíveis em um certo grau (Lotman, 2000: 640)” (TOROP, 2007, p. 54).

- d) apontar e analisar linguagens, mediações e processos comunicacionais que integram as rotas;
- e) investigar operações e métodos de incursão dos caminhantes em trânsito;
- f) analisar os engastes dos viajantes com as paisagens naturais e culturais da América do Sul;
- g) compreender os mecanismos de criação de viajantes para manutenção do trajeto;
- h) verificar processos de semiose entre sistemas e estruturas do fenômeno investigado.

Compreendendo a abrangência epistemológica e a complexidade de relações do fenômeno estudado, assumimos como estratégia metodológica apropriada a conjunção entre diferentes disciplinas científicas oportunas (CHIZZOTTI, 2014). Por isso, esta Tese de Doutorado desenvolve-se a partir de *pesquisa qualitativa transdisciplinar* nas seguintes áreas de conhecimento:

- a) Ciências Sociais Aplicadas: *Comunicação (subárea em Semiótica)*: análise semiótica dos processos de criação na comunicação considerando as relações entre sujeitos e ambientes em operações de semiose.
- b) Ciências Humanas: *Antropologia (subárea Antropologia Urbana)*: estudo das relações da comunicação no contexto do movimento urbano externo, verificando as articulações complexas entre ambientes e sujeitos na formulação de recursos de mobilidade por meio de investigação etnográfica.

Para alcançar uma compreensão dos processos sociais investigados, vinculando referenciais teóricos à apreensão do fenômeno em seu próprio *locus* de manifestação, realizei *investigação híbrida*, que associa pesquisa *bibliográfica* e pesquisa *de campo*. Como estudo de campo, realizei uma *etnografia*¹³ das rotas de viajantes, integrando-me presencialmente na dinâmica desse grupo, em convívio direto e durável com a cultura investigada.

O intuito foi compreender concepções, usos, práticas e procedimentos das relações da estrada, assumindo um exame dos movimentos do objeto e seus sentidos para a construção de uma interpretação dos processos de criação e comunicação desse grupo social

¹³ De acordo com o antropólogo Claude Lévi-Strauss, a etnografia consiste na observação e análise de grupos humanos tomados em sua especificidade, visando à restituição, tão fiel quanto possível, do modo de vida de cada um deles. O papel do etnógrafo é descrever e analisar as diferenças que aparecem no modo como elas se manifestam nas diversas sociedades (LÉVI-STRAUSS, 2008, *passim*). Importante destacar que associo minha pesquisa ao pensamento de Claude Lévi-Strauss particularmente no que tange ao método etnográfico. Sendo assim, não considero a base estruturalista da teoria do autor, uma vez que trabalho sob a perspectiva de estruturas semoventes, fractais, distanciando-me da abordagem da corrente científica anteriormente citada.

(CLIFFORD, 2002). Para compreender o que seja “sentido”, podemos nos apoiar na acepção que nos traz Octavio Paz:

Quando percebemos um objeto qualquer, este se nos apresenta como uma pluralidade de qualidades, sensações e significados. Esta pluralidade se unifica, instantaneamente, no momento da percepção. O elemento unificador de todo este conjunto de qualidades e de formas é o sentido. As coisas possuem um sentido. Mesmo no caso da mais simples, casual e distraída percepção dá-se uma certa intencionalidade, segundo demonstraram as análises fenomenológicas. Assim, o sentido não só é o fundamento da linguagem como também de toda apreensão da realidade. Nossa experiência da pluralidade e da ambiguidade do real parece que se redime no sentido (PAZ, 2005a, p. 46).

Em pesquisa de campo prévia ao início do período de Doutorado, entre os anos 2013 e 2015, dividida em duas expedições, reuni material etnográfico no norte e nordeste do Brasil, na Colômbia e na Venezuela. Já durante o desenvolvimento desta pesquisa, particularmente de março a agosto de 2018, ampliei esse escopo, conforme previsto em nosso Projeto de Pesquisa, cumprindo incursões por novas rotas, de maneira complementar ao território pesquisado previamente, na seguinte região: sul e norte do Brasil, Uruguai, Argentina, Paraguai, Chile, Bolívia, Peru e Equador. Sendo assim, contamos com material etnográfico coletado dentro dos seguintes aspectos:

- a) *Delimitação geográfica de etnografia:* regiões do Brasil, Colômbia, Venezuela, Uruguai, Argentina, Paraguai, Chile, Bolívia, Peru e Equador. Total: localidades transitadas entre 10 (dez) países.
- b) *Critérios de recorte geográfico:* 1) países sul-americanos cuja conformação sociocultural e histórica fosse a coexistência de componentes ibero-americanos, ameríndios, afroamericanos e aluviões imigrantes; 2) com idioma oficial espanhol ou português; 3) semelhantes contextos de encontros étnico-culturais e, portanto; 4) próximos em seus atributos mestiços e barrocos; além de 5) permeáveis entre si em suas fronteiras territoriais, culturais e políticas.¹⁴

Embora a região geográfica pesquisada se revele extensa, o grupo investigado foi demarcado, com balizas metodológicas claramente definidas e recorte particularizado intrinsecamente às rotas de viajantes. Limitei a estas expressões específicas de cultura e a análise empírica não se estendeu para além da contiguidade desse fenômeno pelo território

¹⁴ Isso excluiu Suriname (cujo idioma oficial é o neerlandês), Guiana (inglês) e Guiana Francesa (francês), cujos contextos sociais, históricos, culturais, políticos e econômicos são diversos. Outro critério importante de escolha foram as determinações do Mercado Comum do Sul (Mercosul), que facilitam a integração regional e o trânsito entre viajantes, o que não inclui os três países mencionados anteriormente. Cf.: MERCOSUL. Disponível em: <www.mercosul.gov.br>. Acesso em: 20 ago. 2015.

sul-americano. Além disso, o trajeto construído em redes e fronteiras interpermeáveis pelos viajantes no continente, que interliga todos os dez países elencados, oferece uma série de intermediações entre si, sendo aspecto interessante do próprio objeto de pesquisa.

Seria pertinente esclarecer que, inicialmente, o período de pesquisa etnográfica estava planejado para estender-se por 2 (dois) anos, de maneira intercalada com as atividades em São Paulo (Brasil), abrangendo os anos 2017 e 2018, dividido em 4 (quatro) incursões em campo: 1) Brasil: 3 (três) meses; 2) Uruguai, Argentina e Chile: 3 (três) meses; 3) Paraguai, Bolívia e Peru: 3 (três) meses; 4) Equador, Colômbia e Venezuela: 3 (três) meses. No entanto, os procedimentos de financiamento de pesquisa praticados pelo Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS), no qual desenvolvi minha pesquisa, atenderam apenas parcialmente às demandas da investigação. Essa circunstância me compeliu a rearranjar meu calendário e redimensionar a abrangência da pesquisa, que acabou por se restringir, tanto no que concerne às rotas investigadas na etapa etnográfica quanto à pesquisa bibliográfica e análise. Ainda assim, entendo que tal alteração não comprometeu a qualidade de minha pesquisa, que apresenta material representativo para a compreensão do fenômeno investigado.

No levantamento de dados, adotei a técnica de *observação participante individual*, que consiste na inserção da pesquisadora *in loco* nas dinâmicas de viagem, acompanhando e partilhando as experiências de diversos viajantes em suas práticas, hábitos e rituais, em contato direto, frequente e prolongado, testando e refinando hipóteses de pesquisa. Adotamos os seguintes instrumentos para coleta e registro de material etnográfico:

- a) *Anotações em caderno de pesquisa*: previstas no Projeto de Pesquisa, trata-se de registros diários por escrito de descrições sistemáticas, detalhadas, extensivas e interpretativas das relações pesquisadas.
- b) *Gravações em áudio como diário de campo*: agregadas a partir de demanda de campo, referem-se a registros de voz da pesquisadora que garantiram um nível de detalhamento complementar às observações por escrito, que, muitas vezes, não encontravam tempo suficiente para um aprofundamento escritural em meio ao convívio no grupo pesquisado.
- c) *Vídeos e fotografias*: previstos no Projeto de Pesquisa, são registros em áudio e imagens durante o percurso das rotas, construindo dados ilustrativos do fenômeno investigado.

- d) *Entrevistas livres ou semiestruturadas*: previstas no Projeto de Pesquisa, consistem em entrevistas não roteirizadas realizadas com sujeitos participantes dos processos durante a convivência em viagens.

Os dois últimos pontos merecem ser discutidos. Durante a pesquisa etnográfica, tanto os vídeos e fotografias quanto as entrevistas livres ou semiestruturadas se mostraram recursos menos fecundos do que o esperado. Isso porque a utilização desses métodos de registro, durante a convivência com os viajantes, desfavorecia a integração da pesquisadora como parte do grupo, ou seja, na medida em que havia alguma iniciativa ou tentativa de registro do cotidiano dos viajantes nos ambientes de estrada, fosse fotografando, filmando ou propondo realização de entrevista, a condição de pesquisadora se sobrelevava e a apartava do grupo, prejudicando a integração ao ambiente. Por isso, no decorrer da pesquisa de campo, passei a me abster de fotografar, gravar ou propor entrevistas, optando por permanecer no grupo a partir de condutas as mais próximas possíveis à própria atuação dos viajantes estudados.

No caso das entrevistas, ainda que os viajantes se mostrassem abertos e mantivessem convivência direta e prolongada com a pesquisadora, compartilhando experiências e informações relevantes durante a coleta de material, a ideia de deter-se para responder perguntas sobre sua prática parecia, a meu ver, interromper o fluxo comunicacional construído pelo cotidiano. Eram comuns reações evasivas e esquivas diante da perspectiva de tal empenho. Quando acontecia, o discurso do viajante durante a entrevista se mostrava menos abundante do que a participação direta da pesquisadora em sua experiência. Nesse caso, optei por apurar meu desempenho na observação do ambiente e aprofundar os registros por escrito e o diário em áudio, além de me valer dos dados das conversações cotidianas, momentos nos quais era compartilhado interessante material informacional.

Já a realização de imagens, fossem fotografias ou vídeos, ao longo da imersão em campo, além ensejar igual distanciamento com o grupo, mostrou-se meio invasivo. Explico: durante a pesquisa de práticas tão sinuosas e fugazes, nem todos os sujeitos com os quais se convive se tornam cientes da identidade da investigadora, motivação de viagem e/ou discussão de pesquisa. Os ambientes são conformados por atores variados que compartilham experiências por semanas, dias, horas ou, mesmo, instantes, em permanente reconfiguração de personagens. Assim sendo, seria inviável aclarar a todos do porquê de fotografá-los ou filmá-los, muito menos solicitar autorização de cada um para uso de imagem nesta Tese de Doutorado. Outro fator que inibia a utilização dessa ferramenta era a situação delicada na qual muitos deles poderiam se encontrar, como a permanência ilegal em determinado país ou o

frequente manejo de substâncias ilícitas. Notei, ainda, que poderia ocasionar certa violação de privacidade de sujeitos nos espaços, durante as situações corriqueiras da estrada. Portanto, tive de renunciar a trabalhar com esse tipo de recurso e, uma vez mais, me concentrar em formar parte do grupo e aguçar meu exercício de observação e apontamentos.

A proposta de campo foi me inserir em ambientes e localidades de potencial informativo, na América do Sul, sobre o fenômeno estudado, associando-me a viajantes que já estivessem na estrada, vinculando-me ao seu trajeto e acompanhando diretamente suas dinâmicas. Compreendo como de fundamental importância conjugar o chamado “trabalho de gabinete” à observação de campo, e minha pesquisa assim o exige. Assim, minha análise bibliográfica perpassa vários momentos da pesquisa, tanto anteriormente quanto posteriormente e no entremear do estudo empírico, variando entre práticas simultâneas, alternadas ou reentrantes, sempre interativas entre si. Nesse caso, a pesquisa de campo foi indispensável para que os deslocamentos fossem verificados em suas (micro) operações e itinerários, percebendo seus arredores e interstícios. Além disso, o método de observação participante me permitiu alcançar competências mais afinadas de compreensão, correlacionando melhor o estudo empírico ao conjunto teórico que apoia este trabalho.

Interessou-me o exame dos processos comunicacionais, de seu entorno e de suas condições como meio de captação das propriedades do nosso objeto. Para imiscuir-me nas rotas de viajantes pelo continente em suas diversas possibilidades, foi preciso conjugar meu plano de pesquisa ao deambular do viajante e fazer parte do entrelaçado que se faz por seus espaços, levando em conta seu caráter móvel, volátil, súbito.

Delgado destaca que essa forma particular de sociedade que suscitam os espaços públicos não pode ser trabalhada pelo etnógrafo seguindo protocolos metodológicos convencionais, baseados na permanência prolongada no seio de uma comunidade claramente contornável (DELGADO, 1999, p. 46). O autor afirma que uma observação participante permanente seria raramente possível, sendo necessária a adoção do método contextualizado no próprio ritmo do urbano, ou seja, fragmentado, flutuante e interativo, fazendo-se passar por “um deles”.

Pero, a la vez que está del todo involucrado en el ambiente humano que estudia, se distancia absolutamente de él. El etnógrafo urbano adquiere [...] la cualidad de observador invisible, lo que le permite mirar e incluso anotar lo que sucede a su alrededor sin ser percibido, aproximarse a las conversaciones privadas que tienen lugar cerca de él, experimentar personalmente los avatares de la interacción, seguir los hechos sociales muchas veces (DELGADO, 1999, p. 48).

Mais adequada, então, seria uma etnografia inspirada na literatura e no jornalismo, praticada na investigação de fenômenos latino-americanos em diversas ocasiões, como aponta Amálio Pinheiro. O autor menciona uma tradição antigabinetista inaugurada no continente por poetas-cronistas como Gregório de Matos (no Brasil) e Juan del Valle y Caviedes (no Peru), cientistas-viajantes como Osvaldo Cruz e Emílio Ribas, antropólogos e historiadores como Gilberto Freyre e Sérgio Buarque de Holanda. “Ao longo de todo o período colonial na América Latina proliferam essas figuras, mais ou menos barrocas e gongoristas, na verdade protojornalistas caminhantes do cotidiano, os primeiros especializados em descrever, através de amplificações, enumerações, hipérboles e listas díspares, com um léxico superabundante e miscigenante, as mazelas políticas, os encontros e desencontros eróticos daqueles tempos” (PINHEIRO, 2009, p. 23). Pinheiro cita, ainda, o engenheiro e jornalista Euclides da Cunha: “era o que se poderia chamar de um pesquisador externo, que retira das observações cotidianas material para as construções teóricas e de linguagem” (PINHEIRO, 2013, p. 109).

Consonante, Lévi-Strauss explica que, embora para exercer a função de pesquisadora etnográfica seja necessário “estar de fora”, é possível fundir-se ao grupo social investigado, partilhar a existência, identificar-se com ele. No entanto, não existiria conhecimento possível se não se distinguisse os dois componentes: o “sujeito pesquisador” e o “objeto estudado”. “A originalidade da pesquisa etnográfica consiste nesse incessante vaivém” (LÉVI-STRAUSS; ERIBON, 2005, p. 218-129).

Segundo Wagner (2012, p. 42), a convivência simultânea entre a cultura do pesquisador e a cultura pesquisada favorece a apreensão da natureza relativa que as conforma, contribuindo para a construção, no desenrolar do trabalho do campo, de um elo entre ambas as realidades, no sentido de estabelecer uma comunicação entre elas, de modo tal que repercute na própria conduta do pesquisador, que, “ao experienciar uma nova cultura, (...) identifica novas potencialidades e possibilidades de se viver a vida, e pode efetivamente passar ele próprio por uma mudança de personalidade” (WAGNER, 2012, p. 43). Desse modo, prossegue o autor, esse conhecimento adquirido pode imiscuir-se no próprio processo de atribuição de significado na pesquisa, em um movimento que traspassa esse conjunto de culturas e constrói uma representação possível do fenômeno estudado que participe, ao mesmo tempo, de ambos os sistemas de significados:

Ele irá “participar” da cultura estudada não da maneira como um nativo o faz, mas como alguém que está simultaneamente envolvido em seu próprio mundo de significados, e esses significados também farão parte. Se retomarmos aquilo que foi dito sobre a objetividade relativa, lembraremos que é o conjunto de predisposições

culturais que um forasteiro traz consigo que faz toda a diferença em sua compreensão daquilo que está “lá” (WAGNER, 2012, p. 51-52).

Isso atesta a importância de se realizar as incursões em campo e retornar ao ambiente acadêmico em períodos alternados, de modo a expor resultados parciais e dedicar-se ao necessário período de reflexão, associando coleta de campo e análise, em uma investigação dinâmica que demanda a complexidade do fenômeno. No caso de minha pesquisa, o trabalho de campo conformou-se em 4 (quatro) etapas de exploração e períodos mais ou menos estendidos para o desenvolvimento das demais atividades de pesquisa.

Pinheiro complementa que tais pesquisas migrantes e andarilhas aplicam-se com pertinência às civilizações barrocas e externo-solares, “em que as articulações reticulares entre natureza e cultura propõem ao investigador situar-se aquém da dualidade entre o dentro e o fora, a saber, entre a erudição de gabinete, de um lado, e a investigação dos fatos culturais ao aberto, do outro” (PINHEIRO, 2013, p. 109). Segundo o autor, o pesquisador deve perceber os encaixes e as derivas no espaço público da América Latina, não as noções fixas, alimentando-se da cultura das ruas. Pinheiro aponta que, ao longo dos anos, o continente vem sendo descrito por cientistas-viajantes que são cronistas e que praticam um nomadismo geográfico ativado pela observação minuciosa da paisagem. “Todos se tornam cronistas com a boca roçando a paisagem, como o foram os primeiros padres, viajantes, ourives, doceiros e poetas das Américas” (PINHEIRO, 2013, p. 111).

Meu *corpus* de pesquisa é formado, portanto, por tais registros realizados *in loco*. Nesse material, constam informações e descrições recolhidas em tempo real a respeito de localidades visitadas, atores sociais envolvidos, comportamentos observados, práticas desempenhadas, usos e costumes da cultura estudada, cenários, acontecimentos e demais dados que compunham o quadro de relações dos processos de criação na comunicação de viajantes durante nossa pesquisa de campo. Tais registros funcionam como banco de documentação disponível para apreciação reiterada e análise semiótica.

Além de material coletado em campo, compreendemos como porção complementar desse *corpus* de pesquisa registros de viagens realizados pelos próprios viajantes investigados, reunidos e compartilhados em livros, *sites*, redes sociais, *blogs* e outros meios de difusão, contribuindo para uma apreensão mais ampliada dos aspectos das experiências em trânsito, mas também utilizado como consulta pontual ou acompanhamento de seu itinerário.

As experiências em minhas rotas de pesquisa consideram tanto os lugares de breve parada quanto as áreas de passagem, como estradas, caminhos e fronteiras, levando em

conta não só localidades fixadas como cidades, vilarejos e povoados, mas também regiões onde estas estão circunscritas, trechos de ligação e extensões nos arredores ou retiradas, se tiver sido o caso de haver integrado o circuito por mim examinado. No que concerne aos locais de temporário assento ou que, como passadouros, figuraram como zona de interesse informacional, elenco a seguir as que compuseram meus percursos de maneira presencial, desde o início deste trabalho, em agosto de 2013, até a conclusão da derradeira incursão em campo, em agosto de 2018, num total de 82 localidades, distribuídas entre 4 (quatro) etapas de incursões pelos 10 (dez) países já assinalados neste texto:

- a) *Brasil (30 localidades)*: Fortaleza (Ceará), São Luís (Maranhão), Alcântara (Maranhão), Belém (Pará), Santarém (Pará), Alter do Chão (Santarém, Pará), Manaus (Amazonas), Boa Vista (Roraima), Pacaraima (Roraima), Salvador (Bahia), Palmeiras (Bahia), Vale do Capão (Palmeiras, Bahia), Lençóis (Bahia), Parque Nacional da Chapada Diamantina (Bahia), Curitiba (Paraná), Paranaguá (Paraná), Ilha do Mel (Paranaguá, Paraná), Pontal do Sul (Pontal do Paraná, Paraná), Foz do Iguaçu (Paraná), Florianópolis (Santa Catarina), Porto Alegre (Rio Grande do Sul), Gramado (Rio Grande do Sul), Canela (Rio Grande do Sul), São Miguel das Missões (Rio Grande do Sul), Piratini (Rio Grande do Sul), Chuí (Rio Grande do Sul), Assis Brasil (Acre), Brasileia (Acre), Rio Branco (Acre), São Paulo (São Paulo).
- b) *Venezuela (7 localidades)*: Santa Elena de Uairén (Bolívar), Monte Roraima (Parque Nacional Canaima, Bolívar), Ciudad Bolívar (Bolívar), Maracay (Aragua), Caracas (Distrito Capital), Mérida (Mérida), San Cristóbal (Táchira).
- c) *Colômbia (9 localidades)*: Cúcuta (Norte de Santander), Cartagena de Índias (Bolívar), Santa Cruz de Mompos (Bolívar), Barichara (Santander), Medellín (Antioquia), Bogotá (Distrito Capital), Salento (Quindío), Bogotá (Distrito Capital), Villa de Leyva (Boyacá).
- d) *Uruguai (6 localidades)*: Chuy (Rocha), Punta del Diablo (Rocha), Castillos (Rocha), Cabo Polonio (Rocha), Montevideo (Montevideo), Colonia del Sacramento (Colonia).
- e) *Argentina (7 localidades)*: Parque Nacional Iguazú (Missiones), Buenos Aires (Buenos Aires), Clorinda (Formosa), Salta (Salta), Humahuaca (Jujuy), Uquia (Jujuy), La Quiaca (Jujuy).

- f) *Paraguai (3 localidades):* Ciudad del Este (Alto Paraná), Asunción (Distrito Capital), Ibucuy (Paraguarí).
- g) *Bolívia (2 localidades):* Villazón (Potosí), Uyuni (Potosí).
- h) *Chile (2 localidades):* San Pedro de Atacama (El Loa), Arica (Arica).
- i) *Peru (10 localidades):* Tacna (Tacna), Cusco (Cusco), Pisaq (Cusco), Urubamba (Cusco), Ollantaytambo (Cusco), Chinchero (Cusco), Lima (Lima), Máncora (Talara), Tumbes (Tumbes), Puerto Maldonado (Madre de Dios).
- j) *Equador (6 localidades):* Guayaquil (Guayas), Montañita (Santa Elena), Puerto López (Manabí), Parque Nacional Machalilla (Manabí), Quito (Pichincha), Otavalo (Imbabura).

Com a pretensão de imergir nos diversificados espaços e condições desse contexto errático, além de me associar aos sujeitos caminhantes, me utilizei dos seguintes artefatos de mobilidade estradeira:

- 1) *Meios de transporte:* ônibus, carro, trem, barco; mediante a compra de bilhete ou através de carona; e deslocamentos em arranjos pontuais em meios não usuais, a depender das circunstâncias e necessidades.
- 2) *Hospedagens:* casas de moradores, *hostels*, *campings*, sempre em espaços coletivos, articuladas no destino anterior ou improvisadas, a depender do contexto; e pernoites ou temporadas em arranjos pontuais em locais não usuais, a depender das circunstâncias e necessidades.
- 3) *Circulação por lugares de visitação:* acompanhei ou fui ao encontro de viajantes em locais de interesse de visitação nas cidades e localidades onde havia mais informação de pesquisa.
- 4) *Presença em locais-eixos de relação:* mantive assídua frequência em locais que considero eixos de relação nas tramas que são construídas durante as rotas dos sujeitos itinerantes, como terminais de transporte e praças.
- 5) *Recursos tecnológicos digitais:* adesão ou aproximação dos mesmos recursos tecnológicos para comunicação e deslocamento utilizados por viajantes, como aparelho de GPS,¹⁵ o aplicativo para telefone celular *Maps.Me*,¹⁶ a plataforma

¹⁵ Do inglês *Global Positioning System*, é um mecanismo de posicionamento por satélite que permite que o usuário se localize a todo o momento e em qualquer lugar da Terra. Cf.: GPS. Disponível em: <www.gps.gov>. Acesso em: 02 set. 2018. Muitos viajantes atualmente costumam instalar aplicativos de GPS no celular e, assim, o utilizam como ferramenta extra para se deslocar em diversos tipos de ambientes, desde zonas urbanas até trilhas em lugares ermos ou, até mesmo, em estradas, na direção de um novo destino.

¹⁶ Aplicativo de mapas para telefones celulares no qual o usuário tem acesso a mapas de praticamente qualquer lugar e pode consultá-los sem necessidade de conexão com internet. Alguns viajantes costumam baixar no

de compartilhamento de transporte *BlaBlaCar*,¹⁷ as plataformas de voluntariado *Couchsurfing*, *Workaway*, *Worldpackers*,¹⁸ as redes sociais na internet *WhatsApp*¹⁹ e grupos de *Facebook*²⁰ de troca de informações para viajantes etc.

- 6) *Ofícios*: acompanhei os ofícios de viajantes em espaços públicos e privados, em alguns casos nos somando à sua tarefa. Os trabalhos eram variados, indo desde a performance *callejera* até a apresentação em bares e restaurantes, a contribuição em projetos sociais ou a colaboração em estabelecimentos comerciais locais, dentre outras formas. Colaborei, ainda, como voluntária em hospedarias.

No caso da atuação como voluntária, durante o transcurso de minha etnografia, foram duas as temporadas colaborando em hospedarias abertas ao público viajante. A primeira delas no município de Humahuaca (Jujuy), no norte da Argentina, pelo período de 16 dias, em junho de 2018, onde colaborei com a recepção de viajantes e outros tipos de hóspedes, realizando serviços de cozinha e limpeza. Com isso, pude me emparelhar à experiência de demais viajantes e conviver mais de perto com outras 4 (quatro) voluntárias naquele momento, sendo uma espanhola, uma argentina e duas alemãs, conhecendo seus recursos e repertórios comunicacionais. A vivência foi oportunizada pelo encontro casual, dias antes, com um dos administradores da hospedaria, em um *hostel*, na cidade de Salta (Salta), também na Argentina, ocasião em que acertamos os termos de minha experiência por lá.

A segunda delas ocorreu em Montañita, cidade costeira no Equador, em permanência de 15 dias, entre julho e agosto de 2018. Desta vez, a experiência foi articulada pela *Workpackers*.²¹ Na oportunidade, pude compartilhar da vivência de outros viajantes colaboradores, sendo dois argentinos, um israelita, um alemão, um chileno e uma francesa,

¹⁷ celular mapas das localidades que visitam e o utilizam como uma ferramenta de localização, sem deixar de combiná-la à relação com as cidades e seus moradores.

¹⁸ Fundada em 2006, é uma plataforma virtual de caronas de longa distância que conecta motoristas e passageiros dispostos a compartilhar os custos das viagens. Cf.: BLABLACAR. Disponível em: <www.blablacar.com.br>. Acesso em: 02. set. 2018.

¹⁹ *Couchsurfing*, *Workaway* e *Worldpackers* já foram mencionados e esclarecidos nesta Introdução.

²⁰ Aplicativo de *smartphones* para troca de mensagens e arquivos, além de chamadas de voz em ligações gratuitas por meio de conexão com internet. Muito utilizado pelos viajantes para estabelecer qualquer tipo de comunicação com outro usuário do aplicativo, bastando ter disponível sinal de internet.

²¹ Mídia social na internet lançada em 2004 oferecendo vários meios de conexão entre pessoas, desde o acesso a perfis pessoais de usuários até páginas de temas variados, eventos, dentre outros recursos de interação. Durante minha pesquisa, participei de grupo no qual viajantes trocavam informações de oportunidades de voluntariado em toda a América Latina.

²² Plataforma já mencionada nesta Introdução.

além de cruzar o circuito de outros variados tipos de viajantes, percebendo contrastes e rotinas.

Tal disponibilidade de minha parte, na condição de etnógrafo, teve implicações que passaram pelo engajamento do próprio corpo no acesso aos dados de pesquisa. Durante todo o período de campo, fui mediadora de um processo de comunicação no qual experimentava estados semelhantes aos viajantes regulares e isso se configura como um dos fios condutores desta pesquisa. Refiro-me às adaptações às frequentes variações de ambientes, condições climáticas e geográficas, culturas e circunstâncias de viagem; à estrutura física disponível e ao equipamento adequado, às formas de relação com os interlocutores e ao próprio repertório de que dispunha para compreender o transcurso dos acontecimentos e manejar uma conjunção desses e outros fatores, sensível às repercussões uns nos outros. Também nesse sentido somos parte desta pesquisa.

1 CONFLUÊNCIA DE MATERIAIS

1.1 Reentrâncias inventivas entre passagens e paragens

Numa esquina entre as ruas Lobo D’Almada e José Clemente, na noite do centro histórico de Manaus (Amazonas, Brasil), a clientela do Caldeira se esparrama de dentro do bar às calçadas, à pista de asfalto, ao outro lado da rua. O samba ao vivo, o trago de mão em mão, o desfrute brejeiro, o vozerio efusivo; uma expansão em fervor e pouco controle. Num misto de cortesia anfitriã e júbilo masculino, um senhor começa a me pagar cervejas. Havíamos sido apresentados por Camilo, antropólogo paulista que conheci dias antes e na casa do qual eu me alojava a algumas quadras dali. A cada garrafa, eu cruzava um infindável caminho de poucos metros de encontros aturdidos e esbarrões recurvados até alcançar a mesa dos outros rapazes, com quem eu compartilhava a bebida.

Com apenas alguns tostões no bolso e aparentando um pouco inibidos pela pindaíba em meio à alegria obscena do entorno, com o passar das horas — e dos co(r)pos —, os argentinos Miguel e Julián (este que já apresentamos na Introdução deste trabalho) descontraem-se e se mesclam ao lugar. Os dois dividem a hospedagem de Camilo comigo e minha companheira de viagem, Carla. Depois de convidá-los, dias antes, em Alter do Chão,²² naquele setembro de 2013, Camilo havia recebido uma ligação: de um orelhão em frente ao Teatro Amazonas, os dois anunciavam sua chegada. Anotaram o endereço e bateram à sua porta em seguida, o primeiro com um violão sob o braço e um berimbau recém-adquirido nas costas, o segundo com um expositor de artesanato e uma sacola de *props* — bolas, claves e argolas usadas em jogos malabares. Haviam saído em uma embarcação de Santarém pelo Rio Tapajós, feito dois dias de travessia contra a corrente pelo Rio Amazonas e ancorado no Porto de Manaus, já nas águas do Rio Negro.

Nessa noite, resolvemos vaguear pelas ruas de uma zona contígua de espaços de abandono, delinquência e erupção festiva. Após um tempo no bar, fazemos uma espécie de reconhecimento do local: caminhamos ao léu, sensíveis ao que nos mobiliza afetivamente pelo percurso. Diante de um bordel, os dois se animam a entrar, para dar uma olhada. São barrados na entrada; só teriam passagem liberada mediante pagamento. Seguimos ali por perto. Quase em frente há um ponto de comida de rua, com mesinhas e cadeiras na calçada, de onde nos aproximamos, enquanto conversamos. Justo ao nosso lado, uma mulher termina sua

²² Um dos distritos administrativos do município de Santarém, no estado do Pará, região Norte do Brasil.

refeição e deixa o prato ainda com bastante comida. Julián não hesita: senta-se de imediato e raspa o prato. “No se puede desperdiciar”,²³ diz.

Enquanto come, me conta que todo aproveitamento é importante, na estrada. Compreendo que detalhes representam um ganho de energia, física e criativa, uma continuidade da jornada. Diz-me que já havia sido preso uma vez, por extrapolar o prazo do visto de permanência em um país, desde que havia começado a deambular pela América do Sul, no ano anterior. Percebo que isso pode ocorrer por vários fatores, e um deles é não conseguir chegar à fronteira a tempo — por falta de transporte, apego ao lugar, desorganização, desobediência deliberada às normas ou qualquer adversidade que represente um impedimento de seguir adiante.

Portanto, é importante manter uma engrenagem funcionando, emaranhando novas peças sempre que necessário para que a corrente se mantenha fluindo, alimentada pelas circunstâncias e derivações comunicacionais. Esse maquinário de mobilidade não redunda, necessariamente, numa trajetória em aceleração, no sentido territorial, fazendo passar por muitos lugares em um curto período de tempo, mas, sobretudo, em um consecutivo refinamento dos desdobramentos que se pode realizar a partir das confluências no trajeto.

Naquele momento, nosso anfitrião havia acabado de se mudar para a capital amazonense, contratado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) para estudar mandioca brava. Alugara um imóvel de quarto e sala no centro da cidade, mobiliado com nada mais do que um sofá, uma rede, uma geladeira e um fogão portátil de duas bocas. Ali os dias em grupo resvalam por um cotidiano aparentemente prosaico, com atividades eminentemente lúdicas, desprovidas de algum caráter claramente observável de utilidade e produtividade ou, até mesmo, em uma primeira olhada, distante de um imaginário de jornada aventureira feita de grandes façanhas: eles fumam, leem, jogam capoeira no chão da cozinha; Miguel toca violão, Camilo, pandeiro, Carla inclui sua flauta, num improviso conjunto; tentam aprender uns passos de samba; imaginam figuras no revestimento da parede. Julián, por muito tempo envolto nessa vadiagem *hogareña*, justifica: “Es que nunca tengo una casa”.²⁴ Ainda assim, incluem alguma programação *callejera*, como as noites de festa no Caldeira, os encontros no histórico Bar do Armando²⁵ ou os passeios pela tradicional feira de artesanato dominical da avenida Eduardo Ribeiro.²⁶

²³ Do espanhol, “Não se pode desperdiçar”, em tradução livre.

²⁴ Do espanhol, “É que nunca tenho uma casa”, em tradução livre.

²⁵ Emblemático e sexagenário botequim, localizado diante do Largo São Sebastião e fundado pelo português Armando Dias Soares, morto em 2012. Declarado Patrimônio Cultural Imaterial do Estado do Amazonas em 2015, juntamente com o Bar Caldeira, conhecido por ser reduto da boêmia amazonense, frequentado por

Em uma dessas noites de fruição domiciliar, resolvo sair para ver o movimento das redondezas. Enquanto cruzo o Largo São Sebastião, um grupo de rapazes faz sinal para que me une ao grupo. Reunimo-nos em bancos de praça enquanto se escuta a música que vem do Bar do Armando, na Rua 10 de Julho. São todos colombianos e viajam pela América do Sul. Já haviam se cruzado em outros pontos do percurso e compartilham alojamento em um barco atracado na zona portuária de Manaus, temporariamente, entre 5 (cinco) ou 6 (seis) pessoas.

Carlos, maluco²⁷ de meia-idade cheio de penduricalhos pelo corpo e longo cabelo rastafári, me diz que se move pelo continente há 30 (trinta) anos. Conta-me da Colômbia e das pessoas que encontra pelo caminho. Com Romildo, de traços orientais, calça e bota militar, jogo capoeira. Junto com eles está Jacobo, migrante; já viveu em Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso; agora vive em Manaus e mora próximo ao Teatro; gosta de ir para a rua conversar com as pessoas. Falamos sobre suas viagens. Nesse momento, chega um brasileiro, da Bahia, visivelmente embriagado, sujo e maltrapilho, carregando um expositor de artesanato. Evitando ir pessoalmente, entrega dinheiro a Carlos e, em portunhol, lhe pede que compre uma cerveja no bar da frente. Todos partilhamos a bebida. Marcamos um novo encontro no dia seguinte. Eles me acompanham à casa de Camilo. Não voltamos a nos ver.

Assim como os argentinos, Carla estava ali em um desdobramento de uma relação que havia se iniciado em Alter, na semana anterior. Havia se encontrado no terreiro de Savana, mulher amazonense que se apresenta como domadora de onça e cobra. Ela vive com a família em uma grande área de terra escura, repleta de mangueira e bananeira e com, pelo menos, 4 (quatro) cabanas de madeira e uma maloca central, todas erguidas por seu marido. Era, informalmente, um ponto de pouso para viajantes, a baixo custo. A informação sobre o

poetas, compositores, intelectuais e políticos, além da forte presença popular manauara. Cf.: FIERRO, Leonardo. Site da Prefeitura de Manaus. *Bar do Armando ganha placa de Patrimônio Cultural e Imaterial*. Manaus, AM (ON-LINE). 27/08/2015. Disponível em: <<http://www.manaus.am.gov.br/noticia/bar-do-armando-ganha-placa-de-patrimonio-cultural-e-imaterial/>>. Acesso em: 22 maio. 2019.

²⁶ Curiosamente, durante visita a essa feira, vi uma apresentação de rua dos *Hermanos Salazar*, grupo de músicos peruanos que tocavam nos ônibus de Fortaleza (Ceará, Brasil) nos anos 2000 e constam como uma das fontes de minha pesquisa de Mestrado sobre performances em transportes públicos urbanos como exemplo de *performers* em mobilidade. Na capital amazonense, agora fora do contexto dos ônibus em trânsito, eles montavam um palco improvisado, debaixo de um toldo, em frente à feira, com caixa de som e banca de CDs próprios à venda. Cf.: MATOS, Marcela Belchior Gomes de. *Sacolejar no ônibus: deslizes da comunicação na performance em trânsito*. 2010. 117 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Semiótica) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010, p. 14.

²⁷ Explicamos a concepção de “malucos de estrada” já na Introdução desta Tese.

lugar circulava de boca em boca. À Carla, a sugestão chegou de uma conversa com um sujeito com “pinta de forasteiro”, explicou ela, numa parada de ônibus da zona portuária de Santarém, a cerca de 40 km de distância dali.

Como o local não é formalmente uma hospedaria, cada visitante que chega tem de negociar a estadia com Savana. Ela olha bem para a cara da pessoa e escolhe se quer receber ou não e sob quais termos. Com Carla, chegou-se ao acordo de se cobrar R\$ 5,00 por dia para que ela pudesse armar sua rede na maloca central, deixar seus pertences por ali, usar banheiro e cozinha. Mas, além dela, outros caminhantes estavam no local. Ignacio e Fernando, artistas de circo de Cali (Colômbia), viajavam em três, até que o terceiro tivesse outro rumo durante a jornada. Depois de um tempo, a argentina Valeria, que seguia sozinha e também era circense, se juntou aos dois. Na cabana de Savana, conheceram Julián e Miguel, cada qual ancorando por ali de sua própria rota, e que, no barco de Manaus a Santarém, haviam se juntado a Camilo, numa aproximação favorecida pelo convívio no convés da embarcação. Eles dividiam uma única habitação, construída em dois cômodos, um em cada andar, à sombra de um imenso cajueiro; à exceção do antropólogo, que dormia em uma barraca individual de acampamento, ao ar livre.

Além deles, vive a também colombiana Nuria, com sua filha de 3 (três) meses de idade. O pai da criança era seu companheiro e havia morrido em um acidente automobilístico no ano anterior. Já com planos de viajar, saiu em andança mesmo grávida. Estava abrigada em uma espécie de choupana improvisada e, devido ao tempo de assento por ali, naquele momento já se encontrava de maneira ilegal no Brasil. A bebê, nascida em Santarém, tinha cidadania brasileira. Totalizando o grupo de viajantes que ali está, ao lado dela, em uma casinha de madeira, um casal de homem e mulher peruanos passa uma temporada também com uma filha, 15 dias mais velha do que a de Nuria. Eles já haviam passado pelo Nordeste do Brasil e agora transitam pelo Norte.

Entre as trajetórias que ali se tocam, a relação com os dias e as horas destoa de uma experiência de tempo produtivo, no sentido de uma vida laboral regular. A preocupação com essa relação de tempo quase inexiste. Esses caminhantes de que tratamos neste trecho da Tese não usam relógio, tampouco celular. O desenrolar das atividades diárias se dá a partir de uma consecução mais flexível das necessidades do corpo e mobilizações afetivas, orientadas pelos encadeamentos comunicacionais. As decisões e organização temporal são feitas a partir de um conjunto de outros fatores. Um exemplo é o calendário local dos destinos que fazem parte da jornada desses viajantes, que se imiscui mutuamente nas possibilidades de vivências e atividades dos que estão de passagem: se é tempo de festividades populares, se é época de

cheia ou de seca do rio, se é alta ou baixa temporada turística, entre tantas variantes. Mas também de um tipo de afrouxamento ou elasticidade de relações que decorre do contexto de estrada, manifestando-se em expressões de indolência, errância e uma acelerada dose de vinculações e desvinculações ao sabor das oportunidades.

- Hoje é quarta-feira?
 - Não, hoje é quinta.
 - E que dia?
 - Dia 28.
 - De que mês?
 - Agosto.
- (risos)

(Diálogo entre os viajantes alojados na casa de Savana. Registro em diário de campo da pesquisadora, 30 de agosto de 2013. Alter do Chão, Pará, Brasil).

Não há hora certa para despertar-se, para dormir, para fazer uma refeição e, na maioria das vezes, acostuma-se a comer pouco. Entre esses sujeitos que se vinculam entre si e ao lugar por meio do terreiro de Savana, os dias se arrastam por banhos de rio e brincadeiras nas praias de água doce, descobertas ao sol em estação de seca fluvial, apenas em alguns meses do ano. Compartilham uma melancia, uns cigarros, sucos de abacaxi e poupas de maracujá. Escutam juntos Gal Costa cantar na caixinha de som, pela primeira vez. De vez em quando, toma-se uma balsa até a Ilha do Macaco, onde se junta a outra comunidade, na maioria formada por viajantes latino-americanos, implicando-se ainda mais nas entranhas dos igarapés do Tapajós.

Nas longas perambulações pelas paragens do lugar, percebem-se os preparativos da população local para a Festa do Çairé,²⁸ considerada uma das mais antigas manifestações da cultura popular da Amazônia. Nesses dias anteriores às festividades, na Praça Sete de Setembro, a principal da vila, os viajantes se encontram para praticar juntos seus ofícios: artes do circo, artesanato, música. É lá, também, que mais vendem seus trabalhos aos turistas. E é ali, junto com vários bares e outros estabelecimentos de comes, bebes e excursões a visitantes, que está o restaurante onde Valeria trabalha de garçonne temporariamente, a cada noite. Assiduamente, esses corre-mundos tomam o rumo de Santarém, de ônibus, para “fazer sinal”, isto é, para se apresentar diante de semáforos nas vias públicas em troca de dinheiro. Em um

²⁸ “O Çairé é uma grande manifestação folclórico-religiosa onde acontece o encontro da cultura indígena amazônica com a religião católica introduzida com a chegada dos jesuítas. É uma festa de louvor ao Divino Espírito Santo que incorpora elementos da natureza e folclore indígena. Uma combinação de festas e crenças que acontece todos os anos, no mês de setembro, no distrito de Alter do Chão. Historiadores acreditam que a festa tenha mais de 300 anos na região oeste do Pará, portanto, é uma das festividades mais antigas da Amazônia”. Fonte: PREFEITURA de Santarém. *Festa do Çairé e Festival Folclórico dos Botos*. Santarém, PA [s/d]. (ON-LINE). Disponível em: <http://www.santarem.pa.gov.br/pagina.asp?id_pagina=72>. Acesso em: 22 maio. 2019.

dia bom, me conta Julián, se faz naquele ponto a quantia de 80 (oitenta) reais por hora de apresentação de malabares. Miguel, além dos semáforos, apresenta-se nos transportes públicos urbanos, tocando violão.

Em uma tarde de conversa no terreiro de Savana, Julián me conta que, depois de cruzar a Argentina, já havia passado pelo Brasil, Guiana Francesa e Suriname. Que pretendia ir à Venezuela e seguir até México e Cuba. Diz que sua mãe, de vez em quando, lhe pergunta quando vai voltar e ele responde que não sabe. “Unos dos o tres años más”, palpita.²⁹

Já apontei aqui que o terreiro de Savana, formalmente, não é considerado uma hospedagem, isto é, não possui um nome comercial, um valor fixo a cobrar, uma atenção aos hóspedes, uma estrutura padrão de acomodações, nem mesmo o compromisso de receber visitantes. Porém, essa qualidade é concebida a partir do ensejo. É assim com qualquer sítio/espaço que coincida com as rotas empreendidas por esses sujeitos errantes. Essa coincidência de fatores é composta por *viajantes*, como Julián e Miguel; *residentes*, como toda a família de Savana; *migrantes*, como Camilo; *turistas*, como os que compram o artesanato dos caminhantes na praça e são atendidos por Valeria no bar em Alter; *atividades corriqueiras da população local*, como os encontros no Bar do Armando e no Caldeira, em Manaus, ou os motoristas que cruzam as vias de trânsito durante as apresentações em sinais, em Santarém; *objetos*, como os instrumentos de malabares, que friccionam paisagem e forasteiros; festividades tradicionais dos *calendários locais*, como a Çairé; além de toda uma repercussão na cidade e sua organização a partir dos movimentos do Rio Tapajós, em Alter do Chão. Esses são apenas alguns dos muitos fatores que coincidem e convivem em um universo sínico do viajante e que produzem conjugações por meio de procedimentos tradutórios.

Assim como a residência de Savana se transfigurou como pouso para caminhantes, outros locais se revelam opção de refúgio, por meio de um processo de aproximação de elementos e ressignificação das coisas e caminhos. Espaços que, convencionalmente, não são hospedarias, mas que, num movimento inventivo das contingências de estrada, passam a ser. Em agosto de 2013, vindo de São Luís (Maranhão, Brasil) e chegando a Belém (Pará, Brasil), ainda na rodoviária, Carla telefona para um casal que havia aceitado nos hospedar, após o pedido de seu anfitrião anterior, que o conhecia. Disseram a ela, porém, que estavam recebendo outra pessoa e que deveríamos ir apenas no dia seguinte. Sem termos onde passar a noite, a viajante pede informação a taxistas e eles indicam um pequeno hotel ao lado do terminal; muito além do orçamento disponível, no entanto.

²⁹ Do espanhol, “Mais uns dois ou três anos”, em tradução livre.

Começamos a andar pelas redondezas e, ao nos deparar com três rapazes que se organizam guardando instrumentos em um carro para ir ensaiar em um estúdio de música, ela se aproxima, pede informação sobre ônibus e, depois, arrisca pedir abrigo: “Um quintal para acampar. Somos de confiança, não trazemos armas”, brincou. Eles recusam, gentilmente. Já na parada de ônibus, sem saber que rumo tomar, conversa com várias pessoas sobre opções de transporte, hospedagem, sobre o que fazer na cidade. Dentro do veículo, nosso excesso de bagagem chama a atenção de todos; o assunto começa a correr entre motorista e passageiros. Inicio uma conversa com uma senhora que está sentada e me ajuda, carregando minha barraca de acampamento. Ele oferece o quarto de uma vizinha, que alugava por noite, pelo valor de R\$ 30,00 (trinta reais). Topamos. Descemos do ônibus junto com ela, atravessamos uma forte chuva e dormimos em um puxadinho da vizinha de Dilma.

Vejamos outros exemplos. Em Santarém (Pará, Brasil), também ao dar-se conta de que o barco que levava os viajantes ancoraria em altas horas da noite em sua chegada, a saída foi comunicar-se com um pequeno grupo de tripulantes de uma gaiola ao lado, uma pequena embarcação amazônica, de tamanho menor, já ancorado, para dormir ali, em redes amarradas no convés:

Chegamos em Santarém com algumas horas de antecedência do previsto. Precisaríamos encontrar um lugar para dormir e, somente amanhã, tomar um ônibus até Alter do Chão. Ainda à tarde, já informada da antecipação, Carla falou com um senhor, também passageiro, sobre a possibilidade de ficarmos alojadas na sua casa por uma noite.

Mesmo ao nosso lado no barco, com sua rede armada à minha esquerda, ainda não havíamos tido nenhuma conversa. O primeiro papo ser o de dormir em sua casa lhe causou estranheza. Resistente à ideia, obviamente, ele sugeriu que dormíssemos no próprio barco, quando ancorasse no porto. “Muita gente faz isso”, ele frisou.

Outro caminho que víamos era nos unir ao grupo de estudantes que conhecemos no barco. Alunos do curso de Técnico em Floresta, do Instituto Federal do Pará (IFPA), eles rumavam a um parque florestal da região para fazer estudos. O barco ancorando mais cedo talvez os obrigasse a dormir numa sede da instituição em Santarém. Assim, iríamos com eles.

Em meio ao vaivém de possibilidades (estávamos abertas a todas), acabamos dormindo numa pequena embarcação que estava ancorada no porto. Isso porque Valdir, o senhor da rede ao lado, ao atracarmos na margem do rio, fez o contato com o dono do barco e lhe pediu permissão para que passássemos a noite lá. Depois da resposta positiva, chegamos ao barquinho branco, azul e amarelo e armamos nossas redes, junto a três tripulantes. Dormimos ao som do *ferry boat*, que descarregou mercadorias até a madrugada (Diário de campo da pesquisadora. Rio Amazonas, Pará, Brasil, em 26 de agosto de 2013).

Saindo do contexto brasileiro, em Uyuni (Potosí, Bolívia), agora no ano de 2018, uma salinha de uma modesta agência de turismo, trancada por fora e sem nenhuma janela ou banheiro, serviu de abrigo por uma noite antes de se sair em excursão, na manhã seguinte,

pela região; solução oferecida pela própria agente de viagem, como forma de tornar a oferta mais atrativa ao viajante: “Pode passar a noite aqui, se quiser. Tem aquecedor a gás. Eu tranco a porta quando eu sair e, de manhãzinha, venho abrir”, disse. Também naquela cidade do sudoeste boliviano foi possível pernoitar no próprio ônibus de linha, artifício sugerido pelo próprio vendedor de passagens, para que o passageiro aceitasse viajar num horário que o faria chegar ao entrar da madrugada no destino:

Sentei e vi o mapa da Bolívia. Vi como seria melhor, onde me interessava mais. (...) Surgiu a oportunidade de ir para Uyuni, que é onde tem o Salar de Uyuni. De lá, já fica bem pertinho para o caso de eu tentar entrar no Chile pelo Atacama. Achei uma boa opção.

Só que só tinha ônibus às 4 horas da tarde. Perguntei a que horas iria chegar e ele disse: 22:30, 23:00. Eu digo: “não, meu senhor, não tem a menor condição. Porque eu *tô* indo *pra* lá sem hospedagem. Vou chegar, vai estar frio. Eu ainda vou procurar lugar para ficar. Não vai dar certo”. E ele disse: “olha, se você quiser, você pode dormir dentro do ônibus, mesmo”. Aí eu digo: “como é?”. Ele: “é. Se você quiser, a gente para o ônibus, você dorme lá e, no dia seguinte, cedinho, você vai buscar sua hospedagem”. Eu digo: “e pode fazer isso?”. Ele: “você quer conversar com o dono?”. Eu: “eu quero”. Ele me levou até lá fora, me acompanhou, a gente chegou ao ônibus, ele abriu uma portinha do bagageiro, lá embaixo, tinha um senhor dormindo, lá dentro. Perguntou se eu poderia dormir e ele me confirmou, que, se eu quisesse, poderia dormir, que muita gente faz isso (Diário de campo da pesquisadora. Terminal Rodoviário de Villazón (Potosí, Bolívia). Em 24 de junho de 2018).

Já no povoado de Humahuaca (Jujuy, Argentina), convivemos com o argentino Ezequiel, viajante artesão que manifestava grande resistência em relacionar-se com albergues, afirmando preferir se alojar na casa de residentes ou, melhor ainda, dormir na rua, em espaços públicos.

Nessa direção, como pensar os sentidos das hospedarias no cenário estradeiro? Um caminho seria alcançar suas composições e encaixes desenvolvidos das confluências desses elementos. Até mesmo no caso de um tipo de refúgio bastante presente no contexto do viajante, que são os albergues (também amplamente chamados pelo termo em inglês, *hostels*). Embora sejam apontados por alguns viajantes como uma escolha fora dos modelos de negócios de turismo tradicionais, esses lugares são uma opção de acomodação institucionalmente concebida, muitos deles bastante alinhados ao mercado do comércio turístico internacional (SILVA, 2015), mas costumam ser de baixo custo em relação a hotéis e pousadas convencionais, através de uma estrutura física com espaços compartilhados, como quartos, banheiros, cozinhas, lavanderias e áreas de convivência, favorecendo, assim, também, a socialização dos hóspedes com outros hóspedes e com os funcionários. Além disso, propicia ao visitante um tratamento menos formal e experiências coletivas por meio da

oferta de atividades que fogem de um regular roteiro de turismo, oportunizando, assim, aproximação e integração entre sujeitos diversos e cenários. Essas atividades podem figurar como parte do leque de serviços oferecidos, pagos ou sem custos, ou ocorrer de maneira espontânea entre hóspedes e funcionários.

Apesar de sua grande variedade de ambientes e propostas, indo desde um *hostel* mais refinado até albergues com alto grau de improvisação, elaborados de gambiarras com materiais baratos e populares para conformação de seus espaços, e a despeito de uma recente popularização desse tipo de alojamento entre um público heterogêneo (SILVA, 2015), recebendo não apenas viajantes de longa duração, mas toda uma multiplicidade de gente que está em trânsito, há um fator em particular que pode converter essas paragens em ponto de interseção criativa nas rotas de caminhantes de longa duração: o de figurarem também como alternativa de hospedaria gratuita a viajantes, por meio da prática do voluntariado. Assim como o viajante, o albergue pode se localizar num entremedio que concatena uma prática comercial padronizada de hospedagem, integrada a uma estrutura mais ampla do mercado turístico, a uma série de nuances de relações entre os sujeitos ali entrançados, por exemplo, esse acordo informal para a incorporação de um visitante à organização do negócio.

As vias de acesso para esse arranjo aparecem em vários matizes: o acordo pode ser feito por meio de plataformas virtuais, como *Workway* ou *Worldpackers*, nas quais estabelecimentos oferecem vaga, que são pleiteadas pelos viajantes, por meio de perfis públicos; através de um boca a boca entre viajantes, e entre eles e residentes, em zonas de maior circulação informacional; a partir da procura ativa do viajante, presencialmente, nos próprios locais; oportunizada por algum encontro na estrada, entre pessoas que estão procurando voluntários e viajantes que desejam colaborar; através da interação em grupos em redes sociais, como o *Facebook*, que trocam informações sobre oportunidades de voluntariado; entre outras formas, desde as institucionalizadas até as mais artesanais.

Ademais, os termos dessa troca se diversificam: os voluntários podem ser admitidos para trabalhar 4 (quatro), 5 (cinco) ou 6 (seis) horas por dia; em 5 (cinco) ou 6 (seis) dias por semana; em quartos compartilhados com outros hóspedes ou somente com outros voluntários; com ou sem alimentação; dentre outros fatores. Em cada caso são discutidas e pactuadas as condições de troca. Isso sem contar que o voluntariado entre viajantes pode se dar não apenas em albergues, como em qualquer local disposto ao intercâmbio, incluindo a labuta no campo em sítios e fazendas; a contribuição em construções de pequenos estabelecimentos; trabalhos com pinturas de painéis e fotografias em comércios locais; dentre uma farta porção de propostas.

Optamos por aprofundar aqui o cenário dos *hostels* por observar nesses locais um composto abundante de informações para compreender os processos de criação dentro do contexto de estrada. A perspectiva de permitir trabalho por hospedagem, alimentação ou qualquer outro proveito que se revele uma necessidade imediata do viajante não é nenhuma novidade no universo do sujeito em trânsito, verificável na literatura de viagem e em relatos de viajantes. Ainda assim, uma recente popularização e uma atualização dessa prática no contexto dos viajantes de longa duração me mobilizam para uma discussão a partir do entendimento de que esse fator pode ser percebido como uma camada relacional a mais, nesse enredo, e uma esfera com fartas tonalidades.

O voluntário, na medida em que presta serviços para o funcionamento da hospedaria em troca de acomodação, atua, simultaneamente, como visitante e como anfitrião, mas não chega a ser estritamente nem um nem outro. Esse sujeito não se apresenta como um funcionário regular, embora incorpore algumas de suas funções, como na recepção, na limpeza e no entretenimento dos hóspedes. Também não vivencia aquele círculo como um hóspede qualquer, porque, fora do horário de expediente, usufrui da estrutura da hospedaria brindada à clientela, mas mantém seu acesso aos bastidores do estabelecimento e com certas particularidades na socialização em relação aos pagantes. Por exemplo, muitas hospedarias reservam quartos compartilhados apenas entre voluntários, restringindo uma sociabilidade que ocorre nesses espaços em comum — isso contribui, inclusive, para que voluntários, que já tendem a se emparelhar mais com seus pares, se aproximem mais de outros viajantes voluntários do que de hóspedes comuns. Já outras mesclam voluntários e hóspedes comuns em um mesmo dormitório, que acomodam seu modo de interação a depender do dia de horário: se é expediente do viajante voluntário, ele mantém-se disponível para atender às necessidades dos hóspedes; se não, pode experienciar o espaço como qualquer hóspede e se integrar às atividades de lazer e da intimidade da partilha do cômodo com os demais visitantes.

Contudo, essa separação na convivência diária no *hostel* também não é rigorosa, sendo capaz de se dar em diversos níveis: pode o voluntário responder dúvidas de hóspedes, auxiliar o pessoal do estabelecimento ou ser convidado a participar de almoços ou jantares com a equipe em momentos de folga, como exemplo. É provável, ainda, que desfrute de conversações, participe de jogos, inicie amizades ou flertes com hóspedes mesmo enquanto trabalha. Algumas vezes, ao final de sua estada no albergue, um hóspede torna-se um voluntário, dilatando sua convivência e desdobrando as possibilidades de vinculações. O contrário também acontece: terminado o período de colaboração, o voluntário, por algum

interesse particular, permanece no local como hóspede pagante; ou pode, ainda, estender a duração desse intercâmbio, porque convém a ambas as partes ou por alguma contingência de viagem. Foi o caso das alemãs Mia e Evelin, que, passadas duas semanas de colaboração em um albergue no norte argentino, seguiram o rumo do Chile, mas tiveram de retroceder do itinerário planejado, pois o *Paso de Jama*, passagem da fronteira rodoviária entre os dois países, através da Rota 27 do Chile e da Rota Nacional 52 da Argentina, na montanha, pela Cordilheira dos Andes, estava obstruída pelo excesso de neve, em junho de 2018, não sendo possível aos ônibus atravessar o trecho. As duas voluntárias retornaram ao ponto anterior de seu trajeto e reassumiram a função de colaboradoras até que uma alternativa fosse criada para seguir caminho.

Passado um período de experiência, voluntários podem ser agregados à equipe de funcionários remunerados, também, caso seja de interesse de ambas as partes, prolongando sua permanência no lugar e ramificando seu grau de envolvimento com o local e o estabelecimento. Foi o caso de Delphine, que, em 2018, viajava pela América do Sul por alguns meses e foi contratada como colaboradora assalariada em um albergue em Montañita (Santa Elena, Equador) depois de algumas semanas voluntariando; ou de René, que, nesse mesmo estabelecimento, após alguns dias hospedado no local, integrou-se à equipe de voluntários como forma de alargar sua permanência naquele destino e baratear os custos da viagem que fazia por todo o subcontinente.

Até mesmo é possível encontrar voluntários não viajantes, nesses ambientes, subvertendo uma ideia inicial de incorporação de papéis a partir estritamente da experiência do sujeito estradeiro. Em um *hostel* na cidade de Porto Alegre (Rio Grande do Sul, Brasil), por exemplo, Cinara e Rebecca haviam migrado do interior do estado temporariamente à capital por compromissos de estudos. Para minimizar os custos com moradia, ambas estavam vivendo no *hostal* e atuando como voluntárias, estando a primeira responsável por tarefas na cozinha e a segunda em passeios guiados aos visitantes que ali se hospedassem.

Portanto, o convívio desse público viajante com todo o grupo e a trama dos alojamentos contém em si uma série de relações subentendidas, dissimuladas, latentes e recorrentemente barganhadas. Para a chefia do albergue, o viajante que oferece serviços em troca de cama pode ser uma opção de barateamento dos custos do estabelecimento, que se utiliza de mão de obra temporária sem nenhuma vinculação trabalhista (porém, também, com menor comprometimento com o negócio), mas é frequente que haja certa abertura para aproximações e distanciamentos que transpassem uma relação exclusivamente profissional

entre chefe e subordinado, até mesmo porque esses dois papéis perdem um pouco o contorno nessas circunstâncias tão remendadas e transitórias.

É nessa competência de incluir e concatenar informação, associando vários contextos, que as paragens se edificam e atuam como entroncamentos fecundos no jogo estradeiro, habilidade não apenas dos que buscam alojamento, mas de qualquer dos fatores que façam parte desse contexto e que convirjam para uma elaboração mais complexa do que se entende, à primeira vista, como hospedagem. Assim, as hospedarias não são apenas local de breve passagem, mas também zona de estada distendida, operando-se da convergência de trajetos passadiços compostos de variados materiais e ritmos. Nesse emaranhado relacional, as hospedarias podem ser vistas como um ponto nodal, que atrai e põe em contato elementos advindos de variados contextos, com abertura e atrito suficiente para a criação de usos e sentidos.

Essas composições e encaixes das quais estamos tratando poderiam se aproximar do que Roy Wagner discute como criação no âmbito da cultura. O autor nos diz que esse tipo de procedimento se verifica “pela sua invenção *uns a partir dos outros e uns por meio dos outros*” (WAGNER, 2012, p. 138, grifo no original), isto é, de elementos que advêm de contextos distintos e que, ao se tocarem, efetuam uma reentrância produtora de sentidos, não de maneira continuada, mas feita de desvios, tensões e alternâncias, e na qual “a regularidade convencional e o incidente que desafia a regularidade estão atados entre si de maneira inata e estreita, são funções um do outro, necessariamente interdependentes” (2012, p. 139), “simultaneamente contraditórios e solidários entre si” (2012, p. 141).

O coletivo está sempre sendo diferenciado e particularizado segundo o modelo das situações e idiossincrasias que ele reúne, e o individual e situacional está sempre sendo coletivizado e convencionalizado segundo o modelo das regularidades que ele diferencia. Contextos que são continuamente articulados juntos tendem a permear mutuamente, e assim a se relativizar mutuamente: no curso da objetificação, eles trocam características (WAGNER, 2012, p. 154).

Em um universo de grande variedade desses pontos de encontro e fricção como são as hospedarias, é possível encontrar locais nos quais gente muito distinta entre si conviva diariamente, às vezes, por tempo prolongado. São diversas origens, destinos, intenções, idades, situações de viagem e de deslocamento, repertórios culturais. Em alguns desses locais, sequer são requeridos os dados desses hóspedes e voluntários, como um documento de identidade, um endereço residencial, de onde vem, qual o próximo destino. No entanto,

compartilham quarto, banheiro, cozinha, em uma experiência de bastante intimidade corporal entre si e com o ambiente, sem controles rígidos.

Em um albergue localizado no centro de Asunción, capital do Paraguai, o grupo de voluntários com o qual convivi em maio e junho de 2018 estava formado não apenas por viajantes de longa duração, mas também por migrantes, que haviam ido ao país para aprender espanhol ou para trabalhar, e compunham um grupo que passava ali de semanas a meses na função, dando ao negócio traços de domicílio. Naquele momento, havia uma comunidade bastante heterogênea compartilhando o lugar. O local era considerado um dos mais antigos albergues de Asunción, funcionando havia 7 (sete) anos. Seus proprietários eram um casal formado por uma paraguaia e um sueco, que vivia na Suécia e deixava a administração do negócio a cargo da mãe dela, chamada Nana. A senhora não estava lá em tempo integral, mas aparecia com frequência. Ela deixava os afazeres diários a três funcionários fixos e remunerados, que trabalhavam de dia e organizavam as funções dos voluntários, que se revezavam em funções noturnas e diurnas.

Nessa paragem, voluntariavam o mexicano Eduardo, que viajava pela América do Sul havia 6 (seis) anos, sendo os 3 (três) últimos em oscilações entre assento e deslocamento dentro do próprio Paraguai, e colaborava com o local sem tempo estimado de duração; Jaime, sociólogo brasileiro que havia se mudado ao Paraguai por interesses acadêmicos e havia decidido viver no *hostal* em troca da colaboração voluntária dizendo buscar socialização; Remo, outro brasileiro, que havia se divorciado recentemente da companheira e migrado para Asunción para trabalhar como engenheiro, optava por viver em um albergue para formar laços de amizade.

O jovem Paulo, também brasileiro, que havia saído em viagem pela América do Sul, mas que havia se retido no Paraguai, seu primeiro destino após cruzar a fronteira, pelos engastes afetivos; segundo ele, havia se apegado ao lugar, além de estar mantendo um romance com outra voluntária. Ela era Nayara, basca que estava vivendo em território paraguaio por meio de uma bolsa do governo espanhol para intercâmbio cultural e acadêmico, estagiando em um centro cultural de Asunción e vivendo como voluntária no *hostel*. Compartilhava da experiência com Betina, também basca, que vivia ali na mesma situação.

Magda, psiquiatra alemã de 65 anos, contou-me que tinha filhas e dois namorados em seu país, mas que havia saído por 5 (cinco) meses para viajar sozinha pelo território sul-americano por um período sabático. Diego, jornalista e escritor uruguai, já mArturo, disse que havia nascido de família rica, mas que perdeu seus bens e naquele momento vivia uma situação financeira difícil; estava em processo de divórcio da esposa e passando por uma

depressão; ele vivia em um quarto compartilhado do *hostel*, com mais 5 (cinco) pessoas, e escrevia todos os dias sobre o que observava por lá, produzindo um romance.

Além deles, as estudantes universitárias francesas Nicole e Alicia, que aproveitavam a oportunidade para estudar espanhol no país através de uma bolsa do governo francês (segundo elas, não puderam escolher o destino; vieram pela oportunidade). Já o francês Jacques, nascido na Guiana Francesa, vivia naquele período em uma jornada de trabalho que se dividia entre 6 (seis) meses trabalhando, em atividades de cartório, e 6 (seis) meses, não. Esse semestre de folga ele usufruía viajando. Jacques estava envolvido amorosamente com Nicole e vivenciava Asunción como um sítio de apoio para itinerários variados pelos países da América do Sul, sempre se espraiando pelo continente a partir daquele ponto e voltando para o mesmo *hostel*.

Aliás, a cidade de Asunción, assim como essa hospedaria localizada em seu centro, é um ponto de interseção importante na região sul-americana. O que se observa é que a capital paraguaia não entra no planejamento de viagem dos caminhantes por oferecer atrativos de visita, mas por estar posicionada em uma zona de confluências de rotas, interligando Brasil, Bolívia, Argentina, Uruguai e, embora não faça fronteira com este, também com o Chile. Alguns viajantes com os quais conversei me contavam que muitos deles passam mais de uma vez por essa localidade com o objetivo de chegar a outros destinos — as Cataratas do Iguaçu, por exemplo, situadas no entroncamento entre os territórios brasileiro, argentino e paraguaio; ou à região do Pantanal, entre Brasil, Bolívia e Paraguai. Como funciona como importante via, acaba por atuar como eixo relacional, favorecendo o encontro de pessoas advindas de várias partes, que não deixam de se concatenar entre si e com o próprio Paraguai, muitas vezes até permanecendo por tempo prolongado no país.

1.2 Composições da marcha em artefatos de equipagem e meios de transporte

Já se tratou aqui que o caráter urbano desses deslocamentos não depende de que se desenvolvam em ambientes de cidade, mas, muito mais, de conter traços de instabilidade e fluidez possibilitados por se darem em um sistema heterogêneo aberto, de interações fracionadas entre elementos flutuantes, compostas basicamente de situações durante as rotas que desenvolvem pelo continente; nessas relações, o “regular” é o passadiço (HANNERZ, 2015).

A vida social urbana, como qualquer tipo de vida social, é composta de situações. Indivíduos participam dessas situações buscando realizar uma certa faixa de objetivos. Podemos, portanto, dizer que sua participação nas situações consiste de envolvimentos situacionais propositais; propositais no sentido de que se eles se envolveram naquelas situações intencionalmente ou não, sua conduta é guiada pela mesma ideia daquilo que eles querem ou não querem que lhes ocorra. Relacionamentos surgem quando um indivíduo influencia e/ou é influenciado pelo comportamento de um ou mais outros indivíduos na situação, e o comportamento visível é, assim, uma dimensão do envolvimento situacional. Mas também queremos identificar duas outras dimensões do último: consciência e recursos. A consciência (na qual aqui, quando for importante, iríamos incluir aquilo que “está abaixo do nível da consciência”) direciona o comportamento, mas o envolvimento situacional também implica experiências que são realimentadas nele. De uma maneira mais ou menos significativa, recursos de utilidade direta ou indireta para o sustento do indivíduo também podem ser administrados por meio do envolvimento situacional; alguns podem ser ganhos, outros, perdidos (HANNERZ, 2015, p. 206).

Hannerz (2015, p. 209) classifica cinco tipos de envolvimentos situacionais nas relações urbanas: (1) doméstico e de parentesco, (2) de aprovisionamento, (3) de recreação, (4) de vizinhança e (5) de tráfego. Reconhecendo que modos de categorização podem ser um tanto arbitrários e fracassar em qualquer intenção de fixação ou delimitação restrita, Hannerz faz a ressalva de que os limites entre essas instâncias relacionais podem ser turvos. Na prática, essas esferas de expressão das situações urbanas imbricam-se umas nas outras e sujeitos e coisas podem desempenhar papéis polivalentes. Assim, no que as experiências de viajantes poderiam ser apontadas em um primeiro olhar como situações de trânsito, ou seja, daqueles que estão em deslocamento, na verdade se expande em múltiplas ligações com as relações domésticas dos residentes, de aprovisionamento, de recreação, por exemplo, tudo ao mesmo tempo e em graus variáveis.

Segundo Hannerz, relacionamentos de tráfego são uma forma de encontros por excelência, “uma forma pura de encontros entre estranhos (...). Embora um estranho possa aparecer também em uma aldeia pequena e um tanto isolada (e talvez causar grande excitação), ele é um lugar comum na cidade” (2015, p. 216). Porém, não termina aí, posicionando-se em uma zona móvel entre diversas graduações das qualidades de relações que se pode estabelecer em trânsito: “é por meio de uma variedade de envolvimentos em relacionamentos que são relativamente segmentários e concentrados em setores específicos que o urbanita pode aproveitar ao máximo a acessibilidade de outros habitantes da cidade, em relacionamentos outros que não os de tráfego” (HANNERZ, 2015, p. 226). A partir de uma combinatória resvalada entre modos de estar e envolver-se, esse movimento urbano dá ao imprevisto grande potência criativa: “Deparando-nos com pessoas que não estávamos procurando, ou testemunhando cenas para as quais não estávamos preparados, pode não ser

nem eficiente e nem sempre prazeroso, mas pode ser suas consequências pessoais, sociais e próprias" (HANNERZ, 2015, p. 237-238).

No contexto dos viajantes de longa duração, esse conjunto de recursos que menciona o autor pode ser composto não apenas de elementos incorporados durante esse intercurso do enredo na estrada, mas também de predisposições que esses sujeitos carregam e propõem à jornada. Tratamos, no item anterior, de alguns aspectos que constituem a experiência de assento durante a jornada, por meio de formas de criação de hospedagem, que podem ser em casas de moradores, *hostels*, *campings* ou qualquer local que se transmude em pouso. Nesse sentido, destacamos também materiais de criação como a circulação em locais de visitação, geralmente associados ao roteiro turístico dos destinos, mas também podem ser quaisquer pontos de interesse individual do viajante ou provocado por interesses de companheiros de estrada. A presença em locais-eixos de relação, como praças e terminais de transporte, também podem ser vistos como parte de um arcabouço para gerar comunicação com ambientes e outros sujeitos passantes.

Pequenos trabalhos desenrolados no curso da viagem, como a apresentação com malabares, a produção de comida de rua, a temporária inclusão no atendimento de comércio local, a venda de artesanato, a pintura de painéis em paredes, o serviço de tatuagem, dentre uma longa lista variada de ofícios transitórios ou que podem se desenvolver sem apresentar empecilhos à locomoção do sujeito viajante atuam contornando um *antes*, abrindo portas para a chegada do caminhante a algum local; um *durante*, na medida em que engolfa relações produtivas e afetivas com pessoas e lugares; e um *depois*, deixando alguma colaboração na contínua organização local durante seu cruzamento. Os artefatos que são carregados dentro e fora da mochila também dão conta dos tons com os quais se podem tracejar a experiência, ou seja, objetos como barraca de acampamento, fogareiro, rede de dormir, panelas, bandeira do país, cada um desses objetos comunica tendências e/ou possibilidades de caminhada. Além, claro, das decisões que se desfazem desse material e/ou que adquirem outros recursos ao longo dos trajetos.

Das muitas formas de se chegar a algum lugar, a predisposição e/ou adesão a perfis em redes sociais que atuam em camadas de voluntariado, caronas e hospedagem (GPS, *Maps.Me*, *BlaBlaCar*, *Couchsurfing*, *Workaway*, *Worldpackers*, *WhatsApp*, *Facebook*) também moldam em grande parte o que se pretende ser construído naquela rota, ainda que qualquer planificação esteja vulnerável a se esvanecer. Está claro que esse repertório desliza pelos itinerários em permanente atualização, isto é, alguns servem apenas para certas situações e lugares; outros se tornam inúteis com o passar dos dias; muitos são adquiridos no

meio do caminho, a partir das interações com outros viajantes e outros sujeitos que fazem parte desse mosaico; o desenvolvimento de um ambiente em pequena ou em larga escala propício para a expansão das práticas desses caminhantes também ocasiona meios e modos de fazer.

Essas relações na estrada, para que possam se desenvolver em seu potencial articulatório criativo, necessitam tempo; tempo de elaboração (PRIGOGINE, 2011, p. 22). E a um movimento temporal no espaço atribuímos a noção de ritmo. Recorremos à discussão que Décio Pignatari (2005) utiliza ao tratar da comunicação poética em signos verbais para pensar uma construção das mobilidades desses sujeitos, na qual temos por “ritmo” o resultado de uma divisão e distribuição de elementos no tempo e espaço, formando sistemas. Segundo o autor, “é uma sucessão ou agrupamento de acentos fracos e fortes, longos e breves. Esses acentos não são absolutos, mas relativos e relacionais — variam de um caso para outro. O ritmo tece uma teia de coesão” (PIGNATARI, 2005, p. 22).

Fazendo uma aproximação dessa concepção com o desenrolar das mobilidades dos sujeitos viajantes, considero que a medida desse tempo depende, em grande parte, dos *ritmos* do percurso — ainda que esses possam ser, paradoxalmente, irregulares. Então, melhor dizendo: ritmos, quebras de ritmos, arritmias, construídos, dentre outros elementos, pelo método de deslocamento, pelo meio de transporte. Acrescentando uma acepção de Octavio Paz, o “ritmo não é só o elemento mais antigo e permanente da linguagem, como ainda não é difícil que seja anterior à própria fala. Em certo sentido pode-se dizer que a linguagem nasce do ritmo ou, pelo menos, que todo ritmo implica ou prefigura uma linguagem” (PAZ, 2005c, p. 11).

As caronas, por exemplo, podem ser articuladas de diversas formas: por meio de mídias sociais que põem em contato motorista e caroneiro, levando apenas alguns minutos ou algumas horas até que toda a comunicação e o acordo sejam realizados para que se encontrem em determinado ponto de saída; pode ser feita *a dedo*, à beira da estrada, que pode se efetivar ou não, para o destino final ou apenas um trecho, levando minutos, horas, dias ou até semanas para se chegar ao local desejado; negociando antecipadamente com caminhoneiros em postos de gasolina, saltando um pouco o fator surpresa que a beira da estrada traz, mas exigindo maior performance corporal do que no caso da comunicação pela internet. Cada método implica tempo, velocidade, distância percorrida e a qualidade das relações estabelecidas na prática de cada um desses quilômetros avançados.

Na rodoviária de Foz do Iguaçu (Paraná, Brasil), em março de 2018, enquanto eu aguardava um ônibus que me levaria a Florianópolis (Santa Catarina, Brasil), encontrei o

francês Jean Pierre, fotógrafo aposentado de 62 anos de idade que empreende viagens de bicicleta há 33 anos, tendo passado por 117 países dos seis continentes. Ele conta que, durante essas décadas, intercalou os períodos de mobilidade com o trabalho na França, saindo em percursos que duravam cerca de 9 (nove) meses a cada ano. Em Foz, ele aguardava um ônibus que tomaria dali a uma hora, com destino a Salvador (Bahia, Brasil). Depois de minha abordagem, gravamos entrevista em áudio acomodados nos assentos de espera do terminal, na qual nos conta sobre a abertura do viajante ao tempo das coisas, que diz respeito a um processo de comunicação:

El ciclovajero (...) vai a un lugar; está con la lluvia, no se puede ir más adelante, hay que parar en un lugar con techo para acampar y amanhã vamos a ver... Y, así, no hay programación. (...) Como no ha planeado... La mitad del viaje es así, no? (...) Yo, como un ciclovajero, necesito viajar mínimo un mes. Yo, la mayoría [das veces] viajo seis [meses], ocho [meses], un año, dos años. (...) Porque, para viajar, la cosa más importante para el viajero es entrar en comunicación con la gente que vive en los países que visita.³⁰

Segundo ele, aquela seria a primeira vez a tomar um ônibus, durante a atual viagem; disse que sempre opta por fazer todo o itinerário em bicicleta. Porém, naquela ocasião, a ampla dimensão geográfica do território brasileiro tornaria inviável que ele se locomovesse até seu destino dentro do prazo de 3 (três) meses de visto para sua permanência em solo nacional.

Me niego a los bus [sic], porque quiero ir siempre con mi bicicleta. Pero donde me voy es tan lejos que la visa brasileira no está suficiente para hacerlo: 4.500 quilómetros que me queda. Es por isso que me voy con bus. (...) Eu comprei un pasaje para Salvador. Voy a ver con el chofer si se puede a bajar del bus antes de Salvador para irme a el Parque Nacional de Diamantina [Parque Nacional da Chapada Diamantina], que está algunas centenas de quilómetros antes. Entonces voy a ver durante el viaje si hay una ciudad donde parar cerca de Diamantina.³¹

³⁰ Depoimento para a pesquisadora, na Rodoviária Internacional de Foz do Iguaçu, no Paraná, Brasil, em 20 de março de 2018. Durante a gravação, Jean Pierre mesclou os idiomas francês, português e espanhol. Optei por transcrever sua fala mantendo a mistura, neste trecho da entrevista e nos trechos citados a seguir. Em tradução livre para o português: “O ciclovajante (...) vai a um lugar, está com chuva, não se pode ir mais adiante, tem que parar em um lugar com teto para acampar e amanhã vamos ver... E, assim, não há programação. (...) Como não planejou... A metade da viagem é assim, não? (...) Eu, como um ciclovajante, necessito viajar no mínimo um mês. Eu, a maioria [das vezes] viajo seis [meses], oito [meses], um ano, dois anos. (...) Porque, para viajar, a coisa mais importante para o viajante é entrar em comunicação com a gente que vive nos países que visita”.

³¹ Em tradução livre para o português: “Me nego aos ônibus, porque quero ir sempre com minha bicicleta. Mas aonde vou é tão longe que o visto brasileiro não é suficiente para fazê-lo: 4.500 quilômetros que me falta. É por isso que vou de ônibus. (...) Eu comprei uma passagem para Salvador. Vou ver com o motorista se se pode descer do ônibus antes de Salvador para ir ao Parque Nacional de Diamantina [Parque Nacional da Chapada Diamantina], que está a algumas centenas de quilômetros antes. Então, vou ver durante a viagem si há uma cidade onde parar perto de Diamantina”.

Além das extensas distâncias percorridas, Jean Pierre indica que as vias de comunicação em estradas de países como o Brasil possuem aspecto fragmentado, ocasionando ao viajante uma relação mais lenta, prolongada e variada com o lugar, menos direta e menos objetiva, mesclando-se diversos tipos de meios de transporte e aliando-se ao contato com a população residente das paragens entrecortadas durante o trajeto para percorrer cada trecho da jornada.

Pour exemple, ahora estoy listo para hacer, dentro de un mismo país, de Foz do Iguaçú, a sairmel a Salvador. Son 3 mil quilómetros. En Europa, si tu vas por 3 mil quilómetros, puede atravesar ocho, nueve países. Una diferencia es esto. Los países en Europa son chiquitos, son muy viejos (2 mil años), entonces hay caminos de todas partes, asfaltados, porque el espacio es mucho más restricto. En países como Brasil no hay dinero para asfaltar todas las partes; sólo va haber uno, dos, tres carros que van passar al día, porque no hay gente que vive por allá. Entonces, es normal que la carretera va a ser de ripio o de tierra, porque no hay suficiente tráfico por la mercancía; la inversión no vale la pena. En Europa es diferente: tu no puedes hacer más de 30 quilómetros sin encontrar un pueblo. (...) Francia, Alemania, toda Europa. Bélgica son 100 quilómetros por doscientos, Portugal 100 por 150, son todos chiquitos. Lo más grande es España: 1.000 por 1.000. Mil por mil en Brasil es solo una provincia, un estado. Otra diferencia es esto. Tu vives en un país tan grande que no se puede asfaltar todo, las vias de comunicación; sólo las principales son en buen estado.³²

De acordo com o ciclovajante, essas dimensões dilatadas entre os destinos na América do Sul se conjugariam com uma série de camadas de relações comunicacionais com seus ambientes e habitantes, propiciando vinculações mais arrastadas e aprofundadas, sugeridas em grande medida pelo interesse recíproco entre ciclista e população local. Essa conexão é propiciada em grande medida pela relação do lado de fora e também pelo relevante engajamento corporal daquele que viaja em bicicleta, notadamente numa potencialmente íntima conjunção entre corpo, transporte, paisagem e sensibilidades.

Siempre antes me preguntan de donde vengo, adonde voy. Así hablamos cinco, diez minutos. Y se interesan por la historia, porque no es tan común la gente que viaja. (...) Y la gente se preocupa más con un viajero que está en bicicleta que con un que

³² Em tradução livre para o português: “Por exemplo, agora estou pronto para fazer, dentro de um mesmo país, de Foz do Iguaçu, a sair para Salvador. São 3 mil quilômetros. Na Europa, se você vai por 3 mil quilômetros, pode atravessar oito, nove países. Uma diferença é isto. Os países na Europa são pequeninos, são muito velhos (2 mil anos), então há caminhos em todas as partes, asfaltados, porque o espaço é muito mais restrito. Em países como o Brasil não há dinheiro para asfaltar todas as partes; somente vai ter um, dois, três carros que vão passar por dia, porque não há gente que vive por lá. Então, é normal que a estrada vá ser de cascalho ou de terra, porque não há tráfego suficiente para a mercadoria; o investimento não vale a pena. Na Europa é diferente: você não pode fazer mais de 30 quilômetros sem encontrar um povoado. (...) França, Alemanha, toda a Europa. A Bélgica são 100 quilômetros por 200, Portugal 100 por 150, são todos pequeninos. O maior é a Espanha: 1.000 por 1.000. Mil por mil no Brasil é somente uma província, um estado. Outra diferença é isto. Você vive em um país tão grande que não se pode asfaltar tudo, as vias de comunicação; somente as principais estão em bom estado”.

pasa con un 4x4, con un vehículo con motor. (...) Bom, la comunicación es simple. Estoy pedaleando, vem uma persona, alors, siempre ella pregunta para saber alguna cosa, adónde hay un camping, adónde hay um restaurante, un lugar que estoy buscando. Esas son la mayoría de los encuentros, vêm de mí, para continuar a viaje. Repite la pregunta, porque no la he... (...) Es muy variado, es muy variado. En el Desierto de Sáhara no es la misma conversación que aquí. Hay que se adaptar. La conversación se adapta a los elementos, la geografía del lugar donde se encuentra. (...) Ya no estaría con tecnología, tu también. Estaríamos solo con el sol, 50 grados; no hay sombra. Después de dos minutos, estaríamos ya tomando um té, muy caliente, sentados en un carpete. En diez minutos, seremos amigos de verdade, porque son así, la gente que vive, en lugares mucho... Los mismo es en la Patagonia, en Chile o Argentina, con los gauchos. Es así que se vive con la naturaliza; los elementos, que son los que prefiero. Que no son como los de la ciudad... (...) Los latinos son totalmente diferentes de la cultura alemana, la inglesa... Cada cultura, sí, tiene su manera de ser; y la especificación de los latinos, como el argentino, brasileiro, voilà, en América del Sur y América Central muy importante, que es la comunicación. Son gente que te saluda en la calle. Tu vas en un bus en Europa, en Alemania, no habla contigo. Mismo en un viaje largo en un avión – algunas pocas, no más. Pero en América del Sur y América Central, vas a conocer la mamá, la abuela, y todo eso. Y hablan porque son muy comunicativos. Y eso, bom, esa es la especificidade de los latinos. Eso me encanta mucho (...).³³

A bicicleta, como meio de transporte, é associada a outros recursos durante o trajeto, como resquícios de passantes anteriores ou indícios dos que cruzam seu itinerário:

La bicicleta no puede passar por todo lugar. Un animal es como un hombre, a pie. Puede subir una montaña. Entonces, no es um buen indício. Es mejor ver si hay rueda (...) de moto, cosa así. Una vez me estuve perdido, totalmente perdido. Tuve que esperar un ruido de motor para ver una persona, para preguntar si era a la derecha, a la izquierda.³⁴

³³ Em tradução livre para o português: “Sempre antes me perguntam de onde venho, aonde vou. Assim falamos cinco, dez minutos. E se interessam pela história, porque não é tão comum as pessoas que viajam. (...) E as pessoas se preocupam mais com um viajante que está em bicicleta do que com um que passa com um 4x4, com um veículo com motor. (...) Bom, a comunicação é simples. Estou pedalando, vem uma pessoa, então, sempre ela pregunta para saber alguma coisa, onde há um *camping*, onde há um restaurante, um lugar que estou buscando. Esses são a maioria dos encontros, vêm de mim, para continuar a viagem. Repete a mesma pergunta, porque não a... (...) É muito variado, é muito variado. No Deserto do Saara não é a mesma conversa que aqui. Tem que se adaptar. A conversa se adapta aos elementos, à geografia do lugar onde se encontra. (...) Já não estaria com tecnologia, tu também. Estaríamos com o sol, 50 graus; não há sombra. Depois de dois minutos, estaríamos já tomando um chá, muito quente, sentados em um carpete. Em dez minutos, seremos amigos de verdade, porque são assim, as pessoas que vivem, em lugares muito... O mesmo é na Patagônia, no Chile ou Argentina, com os *gauchos*. É assim que se vive com a natureza; os elementos, que são o que prefiro. Que não são como os da cidade... (...) Os latinos são totalmente diferentes da cultura alemã, a inglesa... Cada cultura, sim, tem sua maneira de ser; e a especificidade dos latinos, como o argentino, brasileiro, entende, na América do Sul e América Central muito importante, que é a comunicação. São gente que te cumprimenta na rua. Você vai em um ônibus na Europa, na Alemanha, não fala contigo. Mesmo em uma viagem longa em um avião - algumas poucas pessoas, nada mais. Mas na América do Sul e América Central, você vai conhecer a mãe, a avó e tudo isso. E falam porque são muito comunicativos. É isso, bom, essa é a especificidade dos latinos. Adoro isso. (...).”

³⁴ Em tradução livre para o português: “A bicicleta não pode passar por todo lugar. Um animal é como um homem, a pé. Pode subir uma montanha. Então, não é um bom indício. É melhor ver se há roda (...) de moto, coisa assim. Uma vez estive perdido, totalmente perdido. Tive que esperar um ruído de motor para ver uma pessoa, para perguntar se era à direita ou à esquerda”.

Porém, segundo o ciclovajante, o contato com as pessoas do lugar não garante informação correta, por exemplo, porque podem indicar um caminho equivocado ou, simplesmente, desconhecer as redondezas.

Hay países en que la gente viaja para ver la abuela que murió o el sobrino que va a se casar. Los viajes son viajes prácticos. En muchos países, la gente no viaja por placer. Cuando me encuentro en esos países, me preguntan “por qué viaja, qué vas a hacer”. No entienden. Son unos países que son pobres. Entonces, la familia que vive allá, los abuelos vivieron allí, son de generación en generación. Hay gente que no conoce más allá de 30 kilómetros de su alrededor. No sabe lo que hay. Un tercio del planeta vive así. No es todo el mundo que viaja. No se traslada a viajar. Esa gente sólo viaja cuando hay una cosa muy importante; un muerto, un casamiento, una cosa así. Eso va a cambiar poco a poco. La comunicación está tan rápido. El celular. Eu encontré un monje budista que lo utiliza. La mitad tiene su celular. En África mismo hay televisión en cada povo. Hay una televisión, que no había hace 20 o 25 años. Eso hace con que la gente se dé cuenta de lo que hay alrededor, de su país mismo. Y como el ser humano es muy curioso, quer saber. Es así, não é? [risos]. Eu ter nascido en un país como Francia, eso me permite viajar, porque la gente que vive en América del Sur, como Argentina, Chile, Brasil, que gustaría viajar por Europa, es tan caro para ellos, que no pueden viajar. Eso es un sueño.³⁵

Como aposentado, atualmente o francês conta que se utiliza de sua renda para viajar pedalando, contando que despende em torno de 400 dólares por mês, isto é, 200 dólares a menos do que lhe custaria manter o aluguel de um pequeno apartamento somente para dormir em seu país, no valor médio de 600 dólares. Pedalando, Jean Pierre pernoita em sua barraca de acampamento, em algum ponto da estrada ou na área de casas particulares, quando moradores lhe oferecem, e se hospeda em albergues uma vez a cada dez dias, para lavar roupas e se ocupar de outros encargos da viagem. O fotógrafo também conta que, pela primeira vez, teria substituído o mapa em papel por um aparelho GPS para se localizar em seu trajeto, ferramenta de uso recente pelos viajantes que provoca mudanças significativas na relação desses sujeitos com os ambientes.

³⁵ Em tradução livre para o português: “Há países em que as pessoas viajam para ver a avó que morreu ou o sobrinho que vai se casar. As viagens são viagens práticas. Em muitos países, as pessoas não viajam por prazer. Quando me encontro nesses países, me perguntam ‘por que viaja, o que vai fazer’. Não entendem. São uns países que são pobres. Então, a família que vive lá, os avós viveram ali, são de geração em geração. Tem gente que não conhece para além de 30 quilômetros ao seu redor. Não sabe o que há. Um terço do planeta vive assim. Não é todo mundo que viaja. Não se traslada para viajar. Essa gente só viaja quando há uma coisa muito importante; um morto, um casamento, uma coisa assim. Isso vai mudar pouco a pouco. A comunicação está tão rápida. O celular. Eu encontrei um monje budista que o utiliza. A metade tem seu celular. Na África mesmo tem televisão em cada povoado. Tem uma televisão, que não havia há 20 ou 25 anos. Isso faz com que as pessoas se deem conta do que há ao redor, de seu país mesmo. E como o ser humano é muito curioso, quer saber. É assim, não é? [risos]. Eu ter nascido em um país como a França, isso me permite viajar, porque as pessoas que vivem na América do Sul, como Argentina, Chile, Brasil, que gostariam de viajar pela Europa, é tão caro para elas, que não podem viajar. Isso é um sonho”.

(...) con el GPS, ya no puede perderse. El GPS te indica el metro cuadrado de todo el planeta. Todo el planeta está em una tabla de 300 gramos. Este es el primer año de 33 años que estoy viajando [com GPS]. Viajé antes con mapa de papel y siempre viajé otros ciclistas con tablet y un día me disse: “voy a comprar uno”. Pero uso el tablet por el GPS, pero también por mucha aplicación que hay dentro: las hierbas medicinales, el banco, Facebook, YouTube... Cuando tengo wifi, porque mi tablet no tiene. No es como un teléfono comum. Tengo una biblioteca. El tempo que paso es la primera mitad pedaleando y la outra mitad en mi campamento. Hay que llenarlo de actividades. Hago un fuego, la comida. En los países tropicales, que comienza la noche a las ocho, no voy dormir a las seis de la tarde, voy a dormir a las diez. Tiene mucha cosa que hacer [risos]. Es por isso que la tengo.³⁶

Sentada em um banquinho da Plaza San Pedro, no vilarejo de San Pedro de Atacama (El Loa, Chile), em julho de 2018, observo um viajante que se apresenta tocando um violino em um final de tarde. O pequeno fervedouro de visitantes e guias de turismo atravessava uma pacata rotina de senhores que observavam o dia passar e cachorros deitados ao sol. Dali a um instante, um grupo *callejero* começa a se aproximar, tocando música andina, numa irrupção festiva do espaço. Engolfado pela alegria do charango, o violonista escuta de um companheiro: “ah, se combina, se combina”. Vencido, deixou o instrumento de lado e se somou ao público, enquanto comia uns ovos cozidos que trazia consigo e conversava com uns amigos. Desviando-me da fumaça do cigarro de um senhor ao lado, movo-me para o banco da frente e me sento ao lado de um rapaz, que também observava o burburinho da praça.

Natural de Belo Horizonte (Brasil) e aos 29 anos de idade, Matias estava em trânsito desde novembro do ano anterior, a bordo de uma magrela, depois de passar um primeiro período de carona. Meses antes, o rapaz havia deixado o emprego na área de informática após ser selecionado para uma experiência de trabalho no Vietnã e resolveu fazer uma viagem pela América do Sul para ocupar o período de transição entre o Brasil e a Ásia, que seria em torno de 4 (quatro) meses. Implicado pela estrada, o desvio causou-lhe uma mudança de planos, resolvendo o mineiro cancelar a ida ao Sudeste Asiático e prosseguir na trilha sul-americana. Conversando sobre a experiência ciclovajante, Matias opina que esse é um tipo de viajante “respeitado”, segundo suas palavras; que, de maneira recorrente, recebe a

³⁶ Em tradução livre para o português: “(...) com o GPS, já não pode se perder. O GPS te indica o metro quadrado de todo o planeta. Todo o planeta está em um *tablet* de 300 gramas. Este é o primeiro ano de 33 anos que estou viajando [com GPS]. Viajei antes com mapa de papel e sempre viajou outros ciclistas com *tablet* e um dia disse a mim mesmo: ‘vou comprar um’. Mas uso o *tablet* pelo GPS, mas também por muito aplicativo que tem dentro: as ervas medicinais, o banco, Facebook, YouTube... Quando tenho *wi-fi*, porque meu *tablet* não tem. Não é como um telefone comum. Tenho uma biblioteca. O tempo que passo é a primeira metade pedalando e a outra metade em meu acampamento. Há de preencher-lo de atividades. Faço um fogo, a refeição. Nos países tropicais, que começa a noite às oito, não vou dormir às seis da tarde, vou dormir às dez. Tem muita coisa que fazer [risos]. É por isso que o tenho”.

solidariedade de residentes, seja com comida, seja com hospedagem, por conta do total engajamento do corpo, absolutamente do lado de fora, continuamente exposto à conexão com o meio e associado a um grande empenho físico e psicológico. “Ele consegue ajuda de todo mundo: consegue a empatia das pessoas, que reconhecem o esforço que ele está fazendo e a beleza da experiência dele”, conta.

Na prática, segundo Matias, o empreendimento é menos duro do que aparenta. “No primeiro dia, é sofrido. No segundo, também. No terceiro, também. Mas, com o passar do tempo, o corpo vai aquecendo, vai se acostumando. A viagem vai ficando possível, mesmo para quem não está preparado, fisicamente”, afirma. Matias relatou que não é esportista, mas que, anteriormente, fazia pequenas viagens em bicicleta, para acampar; e que essas pequenas viagens o haviam preparado, física e psicologicamente, para uma viagem longa. Disse, ainda, que viajantes de curta duração acabam se conectando com os de longa e intercambiando conhecimentos. Na própria estrada, propriamente dita, é comum que ciclovajantes se cumprimentem em movimento, cada qual montado em sua *bici*, numa condição de fácil acesso e potencial receptividade. Disse que, até aquele momento, foi em Ushuaia, na Patagônia argentina, uma fria cidade localizada no extremo sul do continente, que ele havia presenciado uma maior concentração de ciclovajantes. Vejamos um exemplo da experiência de Rafael L., mencionado já na Introdução deste trabalho, no que diz respeito à comunicabilidade que corpo e bicicleta podem acarretar no ambiente comunicacional do espaço público:

[Venezuela, 6/5/2003] Chego a Valencia, cidade grande e povoada de indústrias. Vou pedalando até ser acompanhado por um carro com um homem e uma senhora. Perguntam de onde venho e me convidam a ir à sua casa. Lá fui eu... Dona Dora e sua família me convidaram para o almoço e depois que respondi todo o questionário fomos à mesa devorar uma deliciosa lasanha. Quando já me encontrava com a boca cheia descobri que era a hora da oração. Quase morri de vergonha. Oramos todos, (imagino que estava da cor de um pimentão) e comemos. A casa inteira é contra Chávez e, consequentemente, contra Lula. O Brasil possui relações comerciais com a Venezuela que, segundo eles, estão atingindo as empresas locais. Eles tinham razão, não havia o que dizer. Disse apenas “Falem com o Lula!”.

Nessa história acabei recebendo o apelido de Lula. Cafuzinho tomado, ganhei uma rosca recheada. Agradeci a todos e saí ao som de gritos: *Adiós, Lula!!!* Era muita bondade num dia só.

Vou seguindo até chegar a El Palito, uma feia e mal cheirosa cidade. Tratei de passar o mais rápido possível. Com um pouco de pedaladas abre-se um mar azul à minha frente. Que maravilha! Vou sentindo o cheirinho de maresia que, rápido, passou pra a [sic] catinga de uma enorme refinaria. Chegando bem próximo a Morón... Pfffff!!! Novamente meu pneu furou. Paguei pra ver e agora tenho que comprar um novo. Empurro a bicicleta até próximo a uma lanchonete. O dono se aproxima e puxa conversa e me oferece um lanche. Conserto de pneu a jato. Apressei o passo e fui aceitar o convite. Um delicioso sanduíche de pernil com suco de melão. Novamente, em um só dia, as pessoas caem do céu na minha viagem. Agradeci a

Alex, dono do “Don Pernil” e a todos os funcionários. Pedalo direto a Morón. Compro um pneu e uma câmara novos e chego a uma pousada. Puxa que dia!

[Venezuela, 7 e 8/5/2003] Já amanheço colocando a mão na massa. Minha amiguinha ganhou pneu e câmara nova. Saio pedalando por uma longa estrada com coqueiros pra todo lado até chegar em Tucacas. Depois de algumas informações, pedalo mais um pouco e chego ao Parque Morocoy. Enquanto estava subindo uma ladeira, já dentro do parque, passo por uma pousada onde várias pessoas me chamam aos gritos. O dono da pousada e amigos estavam bebendo e me convidaram pra entrar na festa. Conversamos e nos divertimos muito.

À noite preparam uma bebida com aguardente e suco de laranja chamada *chupacabra*. Bebida braba que resultou numa bebedeira geral. O barato é que Rafael, um xará, era um excelente tocador de *quatro*, uma viola típica da Venezuela. Tive o imenso prazer de escutar a legítima música venezuelana (música *llanera*). O dono da pousada fez questão que dormisse ali e ainda me conseguiu um esquema para ir de lancha a uma pequena e paradisíaca ilha caribenha chamada Cayo Sombrero.

Acordei com uma ressaca dos seiscentos diabos. Encontrei Carlos, o dono da lancha, na marina e com alguns amigos seus partimos rumo a ilha. Fomos ziguezagueando os manguezais até chegar a Cayo Sombrero. Me despedi de Carlos e fui tratar de armar minha barraca e fazer um rango.

Depois de todas as obrigações cumpridas... Tchibungo!!! Máscara, *snorkel* e um imenso aquário ao meu redor. A água é de um azul clarinho e a visibilidade é maravilhosa. Mergulhando e observando cada coral e sua infinitade de vida em volta. Peixes de todas as formas e cores. Pintas, listras, bolotas... cada qual com sua maneira de enfeitar aquele silencioso mundo mágico. A única coisa que me obrigou a sair dali foi o frio (LIMAVERDE, 2009, p. 72-73, grifos no original).

O brasileiro menciona a questão da velocidade e da exposição física do ciclovajante como fatores importantes para que não apenas o visitante perceba os lugares, como também esses destinos (ou espaços atravessados), em sua ação cotidiana, se deem conta de sua presença enquanto signo forasteiro:

[Brasil, 19/11/2002] A bicicleta te dá a possibilidade de sentir um local mais do que qualquer outro tipo de transporte. Cada local tem um perfume, cheiro de fumo brabo, às vezes é farinha torrando. Algumas vezes é catinga de carniça, outras é o perfume das senhoras na parada de ônibus indo pra missa. Sentir os cheiros do mundo.

O silêncio da bicicleta faz também você ouvir os sons da natureza, das máquinas agrícolas, do choro do menino, das risadas e dos murmurinhos.

O olhar também é mágico. Os 14 segundos que você passa pedalando pela frente de uma casa à beira da estrada já te dá uma ideia de como eles vivem. Como as constroem, como cozinharam, o que fazem, como trabalham e como descansam. Como as crianças brincam, as brigas, os amores... A pouca velocidade faz você perceber todos esses detalhes e melhor é que não interfere na sua rotina a não ser aqueles poucos segundos que eles param para te olhar. Na verdade, viajar de bicicleta é uma troca de “perceberes” (LIMAVERDE, 2009, p. 21, grifo no original).

A cada 12 segundos, um grande feixe de luz amarela desliza por sobre os sendeiros de areia branca em um vilarejo de pescadores na costa atlântica uruguaia. Erguida quinze metros acima do nível do oceano para orientar viajantes navegadores ainda no século XIX, num amontoado rochoso depois povoado por lobos e leões marinhos, o farol de Cabo Polonio guia por mar e terra. Do alto de sua torre de pedras de 26 metros de altura, a vista alcança a totalidade das casas de moradores, as dunas amareladas móveis pela forte ação do vento, que circundam a aldeia, o bosque que delimita o início do balneário vizinho, de nome Valizas, além de três pequenas ilhas rochosas que se veem muito próximas à costa: *isla Rasa*, *Encantada* e *El Islote*, reservas marinhas. De lá, a guiança do farol alcança o oceano por 17,8 milhas náuticas, tocando quase 33 quilômetros em alto mar.³⁷

Nas noites do vilarejo, onde somente é possível trafegar caminhando pelo tapete de gramíneas e cursos de água doce, recursos como a luz da lua, o som das ondas do mar, a intimidade com a geografia local e instrumentos como candeeiros e lanternas auxiliam as pegadas dos habitantes. No entretempo do disparo de clarões do farol, uma absoluta escuridão é sobrepujada pela chama das velas e alguma iluminação de geradores de energia elétrica esparridas pelas poucas casinhas habitadas do local. Durante a alta temporada, que se estende entre os meses de janeiro e março todos os anos, quando passam por ali diariamente visitantes de diversas partes do mundo e a aldeia fica quase totalmente povoada, vários pontos de luz e música se tocam e orientam passos e ouvidos. No restante do ano, um mínimo de recursos faz parte da estrutura de iluminação.

Em abril de 2018, já encerrado o período de maior movimento na aldeia, Cabo Polonio, localizada no departamento de Rocha (região leste do Uruguai), uma extensão da costa sul brasileira, estava silenciosa. Conservava quantidade considerável de dejetos espalhados ao longo da areia da praia, onde carcaças de animais marinhos trazidos pela água do mar atraíam aves carniceiras. De dia, uns poucos surfistas se espalhavam pelas ondas bem formadas daquele mar azul escuro e alguns visitantes vagavam por entre os poucos estabelecimentos abertos e hospedarias quase vazias. À noite, resplandecia quase que absolutamente a luz do farol, tocando cada casinha num instante após 12 segundos de escuridão.

³⁷ Fontes: TURISMO Rocha. *Cabo Polonio*. Disponível em: <<http://turismorocha.gub.uy/destinos/cabo-polonio>>. Acesso em: 19 abr. 2018; TABÁREZ, Nicolás. *El dilema de Cabo Polonio: crecer sin destruir la naturaleza*. In: *El Observador*. Publicado em 21 de janeiro de 2017. Disponível em: <<https://www.elobservador.com.uy/nota/el-dilema-de-cabo-polonio-crecer-sin-destruir-la-naturaleza-2017121500>>. Acesso em: 19 abr. 2018; e DELFINO, Liliana; MASCIA DRI, Silvana. *Relevamiento florístico en el Cabo Polonio, Rocha, Uruguay*. *IHERINGIA*, Sér. Bot., Porto Alegre, v. 60, nº 2, p. 119-128, jul./dez. 2005.

Em uma delas, levantada a poucos metros do mar, com a porta de saída dirigida à torre do farol, um vozerio escapava da cozinha, desde os fundos, até as oito redes de deitar estendidas formando dois quadrados ao ar livre, sobre a grama, na área da frente. Entre músicas, conversas e risadas, todos os hóspedes do *hostal Viejo Lobo* se dividiam na tarefa de preparar, juntos, um macarrão ao molho bolonhesa, para os carnívoros, e ao molho de vegetais, para os vegetarianos. O jovem italiano Giovanni se encarregava de liderar o grupo, organizando-os desde o preparo e corte da massa, até a manutenção dos panelões de molho de tomate que ferviam ao fogo. “Fuerte, com energía”, dizia, calmamente, em espanhol, aos que esticavam porções da massa com as garrafas de vinho recém-tomadas.

Entre cerca de vinte hóspedes, uma família brasileira dona de uma franquia de lanchonetes que estava de férias pelo Uruguai ajudava no ponto ideal do molho. A dinamarquesa Rebeca, que vivia em Buenos Aires havia pouco tempo para estudar Filosofia e circulava pela região do Rio da Prata, ainda não compreendia bem o espanhol e seguia as instruções pelos gestos. O educador polonês Brian se dividia entre uma tarefa e outra, comunicando-se em inglês; ele viajava pelo continente latino-americano, algumas vezes fazendo longas paradas em hospedarias. A chilena Olivia, que trabalhava como voluntária no *hostal* em troca de hospedagem e alimentação, repassava a farinha a cada mesa de trabalho. A catalã Eli, que havia aportado na América do Sul pela Bolívia, sido recebida na casa da família de uma amiga por algumas semanas no Chile, e atravessava a Argentina e o Uruguai por tempo indeterminado, cortava em fios a massa já pronta para a pasta. À luz das velas espalhadas por toda a hospedaria, todos comeram juntos, tomaram três garrafões de vinho e foram para o lado de fora da casa tocar violão com bongô. Uma jovem francesa acompanhou, depois, com uma flauta transversal.

Giovanni chegara no *hostal* poucos dias antes, acompanhado do irmão mais novo, Francesco, e de um amigo basco, Artur. Os três viajavam pela América do Sul em bicicleta. Saindo de sua cidade natal, Ravenna (Ravenna, Itália), Gio começara a saga cinco anos antes, quando, profissional da área de Economia, saíra do emprego e vendera todos os bens com planos de pedalar por todos os continentes. Em 2018, o único que faltava era a África. Um ano antes, seu irmão havia se unido à jornada e, cinco meses antes de chegarem a Cabo Polonio, haviam conhecido o engenheiro agrícola Artur (que pedalava pela América do Sul desde outubro de 2017), durante um *free walking tour*, passeio promovido de maneira voluntária, no centro histórico de Mendoza (Mendoza, Argentina). “Foi amor à primeira vista”, brincavam os três.

Reunindo experiência de convivência com ciclovajantes de diversos tipos, Fran escreveu uma bem-humorada crônica sobre suas variações, que publicou em seu *blog* de viagem:

I motoclisti che incrociamo per strada ci salutano alzando solo due dita, senza lasciare la presa del manubrio. Noi a volte per scherzo rispondiamo allo stesso modo, e commentiamo con i classici “Ah facile così! Quelli la sera gli spaghetti non se li gustano mica come noi...”. Poi incontriamo i ciclisti svizzeri. Sempre puliti, impeccabili, bici super costose e giubbotti catarinfrangenti. Sembrano dei tennisti. Ci guardiamo e bisbigliamo tra i denti un “Eh, fighetti! Quelli non sanno neanche che sapore hanno gli spaghetti in bianco...”. Se invece nel gruppetto di tennisti in bici c’è anche una bella ragazza bisbigliamo tra i denti solo un “Eh...”. Poi conosciamo i ciclisti argentini. Invece delle borse impermeabili, nei portapacchi hanno dei bidoni di plastica. Un uruguayo addirittura aveva montato due borse del computer. Son tutti sgangherati, con bici improbabili per un vero cicloturista. Ci guardiamo sorridendo e ci scappa un “Ma che zingari! Quelli non hanno neanche una scatoletta di tonno da aggiungere agli spaghetti...”. Per non parlare dei ciclisti che vanno ai raduni della Famiglia Arcobaleno. Quelli viaggiano senza soldi. Per scelta. “Fricchettoni! Quelli non hanno neanche gli occhi per piangere. Altro che spaghetti...”. Una volta trovammo un italiano che voleva andare da Santiago del Cile fino in Patagonia con una specie di mosquito, una bici cinese con un motorino montato sopra. E noi pensiamo “sì, ma deciditi! Questo mangia gli spaghetti con sopra le polpette...”. Addirittura conosciamo per strada due cechi che giravano il Sudamerica con dei monopattini. Ma perché, se hanno inventato la catena e i pedali? Quelli son più matti di noi. “Ma guarda che pirla! Questi per farla complicata gli spaghetti se li mangiano crudi...”. Va a finire che c’hanno ragione i motoclisti, che penseranno di noi “Ma perché, se hanno inventato il motore?”. O forse no. O forse fanno bene gli argentini. Va a finire che hanno ragione tutti. E allora buon viaggio a chiunque parta, comunque parta!³⁸

O tipo de transporte utilizado e a disponibilidade orçamentária do viajante estão intimamente ligados, ainda que não sejam determinantes entre si. A depender dos recursos

³⁸ Fonte: MAGIO BIKE TOUR. *Io sono del giusto...* [ON-LINE]. Disponível em: <<http://www.magibiketour.com/yo-sono-nel-giusto-francy-published-at-rd/#more-6689>>. Acesso em: 06 set. 2019. Em tradução livre: “Os pilotos que encontramos na estrada nos cumprimentam levantando apenas dois dedos, sem tirar o punho do guidão. Às vezes, brincamos de responder da mesma maneira e comentamos com os clássicos ‘Ah, tão fácil! Aqueles, à noite, não provam o espaguete como nós...’. Então, encontramos os ciclistas suíços. Bicicletas sempre limpas, impecáveis, super caras e giubbotti [casaco] refletivo. Eles se parecem com tenistas. Nós olhamos um para o outro e sussurramos entre os dentes e ‘Eh, atletas! Eles nem sabem o gosto que tem espaguete sem molho...’. Se, em vez disso, no grupo de tenistas de bicicleta, também há uma garota bonita, sussurramos entre os dentes apenas um ‘Eh...’. Então, conhecemos os ciclistas argentinos. Em vez de bolsas impermeáveis, eles têm caixas de plástico nos porta-malas. Um uruguaião até instalou duas malas para computadores. São todos desorganizados, com bicicletas improváveis para um ciclista de verdade. Nós olhamos um para o outro com um sorriso e fugimos de um ‘Que ciganos! Eles nem têm uma lata de atum para adicionar ao espaguete...’. Sem mencionar os ciclistas que vão às reuniões da Família Arco-Íris. Aqueles viajam sem dinheiro. Por escolha. ‘Hippies! Aqueles nem têm olhos para chorar. Além de espaguete...’. Uma vez encontramos um italiano que queria ir de Santiago do Chile à Patagônia com uma espécie de mosquito, uma bicicleta chinesa com uma *scooter* montada nela. E pensamos ‘sim, mas decida! Este come espaguete com almôndegas...’. Até conhecemos dois tchecos nas ruas que viajaram pela América do Sul com *scooters*. Mas por que, se eles inventaram a corrente e os pedais? Esses são mais loucos que nós. ‘Mas olhe para aquele idiota! Isso dificulta comer o espaguete cru...’. Acontece que os motoclistas estão certos, eles pensam em nós ‘Mas por que, se eles inventaram o motor?’. Ou, talvez, não. Ou, talvez, os argentinos se saiam bem. Acontece que todos estão certos. Então, tenha uma boa viagem para quem sai, de qualquer maneira”.

financeiros e da forma de deslocamento, ritmo e velocidade no trajeto são moldados. Conheci Eduardo, viajante mexicano de 35 anos de idade, já mencionado neste capítulo, no *hostel* de Asunción. Desde os 29, ele estava em mobilidade pela América do Sul. Já havia passado por Brasil, Argentina, Uruguai, Chile, Bolívia e, naquele momento, já somava três anos no Paraguai. Ali, após haver viajado pelos três anos iniciais, montou um *camping*; segundo ele, o primeiro acampamento para viajantes na zona urbana de Asunción. Uma querela entre ele e o sócio o fez sair do negócio e criar um espaço próprio, uma casa, na qual ele recebia sem custos viajantes de longa duração que necessitassem de porto. No período em que convivemos, Eduardo já não morava na casa, estava vivendo em um albergue no centro da cidade na condição de voluntário, oferecendo serviços de recepção de hóspedes e a montagem de um painel solar (serviço que desenvolveu durante o período na estrada), em troca de cama em um quarto coletivo e café da manhã. Sua bicicleta seguia guardada nos fundos da hospedaria. Mesmo assentado havia três anos em Asunción, o mexicano se considerava viajando.

Eduardo relatou que começou sua viagem em um avião que tomou diretamente do México ao Brasil. Inicialmente, viajava em ônibus de linha. Porém, com o passar do tempo, o dinheiro reservado para a experiência foi escasseando e ele começou a viajar *haciendo dedo*. Logo mais à frente, passou a pedalar. Isso foi deixando a viagem mais lenta. “Quanto menos dinheiro você tem, mais lenta é a viagem”, contou-me. Assim, de ônibus, carona, bicicleta, se o viajante tem dinheiro, viaja no dia que quiser ou, melhor dizendo, tem mais poder de decisão, por meio da compra de passagens, por exemplo – não sem combinar-se às circunstâncias (isso vale também para necessidades como alimentação, hospedagem, dentre outras). Caso contrário, esse sujeito dependerá muito mais das condições contextuais e do poder de articulação com o seu redor. E, nesse quadro, quanto maior a privação orçamentária, mais indispensável se torna comunicar-se e vincular-se ao longo do caminho.

Um dos meios de transporte mais utilizados pelos viajantes por toda a extensão da América do Sul são os ônibus de linha convencionais, sejam eles interurbanos ou internacionais. Eles se apresentam em sua estrutura e ambiente sob aspectos variados entre países e regiões, desde antigos e coloridos micro-ônibus, com espaço interno reduzido, com pouco ou nenhum conforto, lataria decorada e uma abundante ornamentação interna, alguns com cortinas com franjas, fotografias, imagens religiosas, flores artificiais, entre outros objetos; até os que se apresentam em veículos padrões em suas poltronas reclináveis e ar condicionado; além das muitas gradações entre uma ou outra maneira de se apresentar. E nem sempre os ônibus atendem a expectativas de eficiência ou pontualidade.

Sejam eles mais padronizados ou ricamente adornados, é muito comum que o ambiente comunicacional dos ônibus de linha interurbanos e internacionais no subcontinente apresentem certos aspectos festivos durante seu trajeto, no que concerne à sua capacidade de aproximar elementos advindos de várias partes em uma experiência em excitação, movimento que ultrapassa uma noção de deslocamento físico de um ponto a outro. Em países como Venezuela, Colômbia e Equador, a profusão de penduricalhos nos carros se mescla frequentemente a uma música agitada que soa de suas caixas de som continuamente e em alto volume, seja em viagens diurnas ou noturnas; até mesmo, de madrugada; não importa se se dorme ou não, é comum encontrar motoristas que sejam aparentemente irredutíveis frente ao hábito de colocar música em qualquer horário e itinerário, ainda que diante de um grupo de passageiros adormecidos ou tentando adormecer nas poltronas; em uma situação tão habitual para eles, que se demonstra como pouco contornável para aqueles que estão desconfortáveis com a condição. São sons alegres e expansivos que se combinam no vaivém dos veículos às paisagens e recorrentes curvas pelas costumeiras regiões montanhosas pelas quais transitam os carros e os passageiros, algumas vezes, em velocidade dramaticamente arriscada à beira de despenhadeiros.

Mas também no Chile, Peru, Argentina, Bolívia a quantidade de filmes postos para o usufruto dos passageiros em elevado volume, grande quantidade (em muitos trajetos, até quatro filmes em uma única viagem ou a repetição de uma mesma película durante todo o percurso) e frequentemente do gênero policial, com muitos sons de explosões, tiros e ruídos afins. Alguns passageiros adicionam músicas de seus telefones celulares àquela paisagem sonora, também. No Brasil, o que se observou dos itinerários em ônibus de linha foi uma estrutura mais próxima à padronizada, geralmente com viagens silenciosas, ainda que, em menor frequência, pudessem ser percebidos rompantes de algazarra. Ainda assim, talvez pudéssemos aproximar esses dados de várias partes sul-americanas ao que aponta Vilém Flusser (1998, p. 171-172), ao construir um olhar sobre o brasileiro. O autor menciona o que seria uma “total indiferença do brasileiro com relação ao barulho”, no qual manifestaria um traço do que ele chama de *homo ludens*, isto é, uma vivência da realidade como jogo, uma experiência eminentemente lúdica.

O imigrante nota surpreso a total indiferença do brasileiro com relação ao barulho. Choferes de táxi ligam o rádio num volume tal que desespera o passageiro. Nas lojas e nos restaurantes reverberam músicas ignoradas por todos em decibéis incontáveis, e nos cinemas a fita sonora praticamente ensurdece. Este fenômeno pode ser interpretado de duas maneiras. Pode se dizer que isto prova a solidão do brasileiro, e os rádios portáteis, que acompanham o proletário constantemente, deporiam a favor

de tal tese. Mas se pode dizer também que o brasileiro está acima do barulho. Tal leitura do fenômeno implica a constatação de que o brasileiro, ao contrário do europeu, não está banhado pelo barulho e engajado nele, mas brinca com o barulho e brinca de fazer barulho. É *homo ludens* em forma assumidamente primitiva (FLUSSER, 1998, p. 171-172).

Fazem parte dessa composição festiva, também, os entrecruzamentos dentro desses carros. Nos ônibus interurbanos coabitam não só os passageiros convencionais — já, em si mesmos, variados em origem, destino, interesses e motivações de viagem —, mas um conjunto de sujeitos que atuam de maneira enviesada naquele ambiente. Enquanto, no Brasil, o procedimento mais visto durante a etnografia para esta pesquisa foi parar em estabelecimentos comerciais para que os passageiros fizessem suas refeições, entre as viagens, em lugares como o Paraguai e o norte argentino era bem comum que vendedores entrassem nos veículos em movimento ou em paradas para oferecer comida como *chipas*,³⁹ *hamburguesas*,⁴⁰ *cocido con leche*,⁴¹ empanadas, oferecidos com carinho e sorrisos, por mulheres e homens, além de outros produtos aos passageiros, como acessórios eletrônicos. Em meio a frequentes paradas, como em postos policiais, restaurantes ou rodoviárias, ou nas chamadas viagens “pinga-pingas”, nas quais os veículos param em diversos pontos do trajeto para buscar ou deixar passageiros, entravam no jogo do ambiente pregões populares, cantos, conversações, muitas vezes até desentendimentos entre os viandantes.

Para dar um exemplo, somente em um único trajeto entre os estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul (Brasil), em agosto de 2018, uma divergência entre duas passageiras inaugurou todo um burburinho dentro do carro: a primeira levava uma grande caixa com um eletrodoméstico que iria dar de presente quando chegasse ao seu destino; queria levá-lo sobre suas pernas e, para que coubesse, queria que a passageira do assento da frente dormisse toda a noite sem reclinar sua poltrona, no que foi prontamente negada; foi o suficiente para que se gerasse uma algazarra entre os demais passageiros, que tomavam partido por uma ou outra parte. Nesse mesmo carro, horas depois, após voltar de uma ida ao banheiro, uma senhora deu-se conta de que seu telefone celular não estava em sua bolsa, iniciando uma onda de acusações de roubos entre os passageiros, o que levou ao motorista parar em um posto da Polícia Rodoviária para que a passageira prestasse queixa do ocorrido; enquanto ela conversava com os agentes, dentro da cabine policial, os demais ocupantes do veículo não a pouparam de falatório. No dia seguinte, o conflito se deu por conta de um mau cheiro que vinha do banheiro do veículo, renovando um escarcéu. Isso sem contar que, nessa

³⁹ Salgado tradicional paraguaio feito de amido de mandioca e queijo.

⁴⁰ No Paraguai, sanduíches recheados de carne ou frango à milanesa.

⁴¹ Bebida quente, feita de erva mate com leite.

região do país, são recorrentes as revistas dos policiais rodoviários aos passageiros, que muitas vezes têm de descer do carro e mostrar todos os pertences até mais de uma vez em uma única madrugada, ou, ainda, os momentos em que têm de sair do veículo para atravessar trechos de rios em balsas, excitando os passageiros.

Já para cruzar a fronteira entre Bolívia e Chile, saindo do município boliviano de Uyuni, com destino ao povoado chileno San Pedro de Atacama, em junho de 2018, um grupo volumoso de visitantes e moradores locais se aglomerava às 4 (quatro) horas da manhã em uma esquina da Avenida Ferroviária, local no qual se apinharam agências de turismo e de transporte; onde chegam e saem os visitantes, funcionando como terminal a céu aberto. Naquele momento, alguns tinham passagem, outros não. Depois de algumas negociações na porta do veículo, o carro lotou suas poltronas e outros passageiros ocuparam o corredor do ônibus, fazendo o trajeto em pé, gerando certas interrogações entre o grupo. Dali a algumas horas, em meio ao rigoroso processo de entrada pela aduana chilena, na região de Antofagasta, dois passageiros ficaram retidos no posto de imigração por contrabandearem mercadorias. O evento fez com que todo o veículo apinhado de gente ficasse contido à beira da autopista na Cordilheira dos Andes por algumas horas, ocasionando grande reação por parte dos passageiros, que se dividiam em um rebuliço entre inconformidade e zombaria. Tudo isso pode ser visto também dentro de uma reação conflitivo-festiva entre os que daquele ambiente fazem parte.

Na Argentina e Bolívia, foi observado, ainda, certo conflito entre passageiros e carregadores de bagagens, ao sair dos ônibus. Isso porque, em diversas localidades, ao desembarcar o veículo ou mesmo durante breves paradas em postos de imigração, quando os pertences eram retirados e submetidos a averiguações por parte das aduanas, moradores locais vinham retirar e repor no bagageiro dos veículos as malas e mochilas dos passageiros, esperando por pagamento, de maneira compulsória, não os deixando optar ou não pelo auxílio. “Money, Money”, diziam, em inglês, aos aparentemente estrangeiros. Tal artifício gerava incômodo a alguns passageiros, tornando-se a gorjeta, ao final, um impasse.

À medida que os viajantes avançam pela estrada, vão interligando os transportes, sejam vans, barcos, caminhões, entre outros, que, muitas vezes, se encontram fragmentados, formalmente, mas se aproximam por uma iniciativa de moradores locais. No caminho ao distrito do Vale do Capão, na Chapada Diamantina (Bahia, Brasil), o anúncio do motorista ao chegarmos no município mais próximo, nos acordou no susto: “Palmeiras!”, num brado repentino, em plenas 5 (cinco) da matina. Com a bagagem espalhada pelo colo e os pés, descemos atabalhoados e ainda muito sonolentos, nos apinhamos todos numa pequenina

estação rodoviária. Ali nos deparamos com uma apressada negociação com transportes alternativos. Motoristas de kombis, vans e outros carros ficam à espera dos passageiros para completar o itinerário, em um trajeto de 1 (uma) hora que nos levaria até o Capão. Sem tempo para longas negociações, organizou-se rapidamente em grupos médios de 8 (oito) pessoas e pagou-se a quantia de 10 (dez) reais cada um para serem deixados na praça principal do Vale.

Eventualidades também trabalham no sentido de tornar um percurso, que já é fracionado, ainda mais arranjado, como foi o caso da greve dos caminhoneiros do Brasil, ocorrida entre 21 e 30 de maio de 2018. Durante a paralisação de caminhoneiros autônomos, que ocasionou a falta de aprovisionamento de grande parte do país de alguns bens de consumo, dentre eles, combustível, eu estava em trabalho de campo para esta pesquisa e pude presenciar quando, no meio da estrada, às 02h30min da madrugada, temendo que o carro não cumprisse todo o itinerário entre as regiões Sudeste e Sul do país por conta de desabastecimento e também pelas más condições do veículo, no caso de bloqueios e confrontos nas rodovias, um funcionário da empresa de transporte interrompeu a viagem e pediu que todos os passageiros descessem e trocassem de ônibus. Antes mesmo de entrarem no veículo para fazer a viagem, a empresa já os havia alertado sobre a possibilidade de o carro não conseguir cumprir todo o trajeto e ter de retornar ao ponto inicial. Já cruzando a fronteira com o Paraguai, com destino à capital, Asunción, uma série de arranjos possibilitou que os passageiros realizassem todo o percurso: a troca de ônibus a cada trecho e a compra de novas passagens no mesmo instante, feita pela empresa, com acomodação dos passageiros em outras empresas de transporte. Cada uma dessas interrupções oportunizava a aproximação dos passageiros, propiciada pela socialização em terminais de ônibus e garagens.

Nesse encadeamento, os terminais rodoviários também cumprem um importante papel de eixo relacional nos processos de criação dos viajantes. É ali onde se concatenam caminhantes de diversas procedências e destinos; agências de viagem oferecem serviços de visitação; voluntários ou funcionários de hospedarias vêm oferecer quartos aos recém-chegados; casas de câmbio dispõem seus serviços; tudo isso é aproveitado pelo viajante através de procedimentos de comunicação. Em alguns casos, é no próprio terminal, mesmo, onde se toma a decisão de para onde seguirá o trajeto, a partir das oportunidades e condições que se encaixam na rota desse caminhante. É a primeira (e, depois, também a derradeira) relação presencial do viajante com aquele espaço novo, onde a sensibilidade do olhar estrangeiro começa a se perder (CANEVACCI, 1993). Observa-se, além do mais, que, em muitos municípios, especialmente os pequeninos e com aptidão turística, os terminais são um

núcleo fundamental de fricção, para onde apontam e a partir de onde se desenrolam parte do principal comércio da cidade e importantes fios de seu repertório cultural.

E é ali, também, que os recém-chegados saem dos ônibus e tomam táxis que os levam para cruzar a fronteira entre países. Ao longo dos cruzamentos entre territórios da América do Sul, verifica-se amplamente o uso desses transportes como meio para passar pelos postos de imigração. Alguns desses táxis são regularizados, mas outros são somente um carro particular que funciona em regime de lotação, conhecidos popularmente como táxis piratas, isto é, reunindo um grupo de passageiros que faça o mesmo percurso por certa quantia financeira fixa — valor que, em muitos casos, se mostra flexível, a depender de um “combinado” com o condutor.

Durante minha passagem por alguns dos pontos transfronteiriços do continente (no caso, por Brasil-Venezuela, Venezuela-Colômbia, Chile-Peru, Peru-Equador, Peru-Brasil), foi possível verificar que se trata de uma opção que penetra o percurso daquele que se desloca, posicionando-se sempre nas imediações de zonas limítrofes, cruzando alfândegas diversas vezes ao dia, e de maneira que o viajante participe ativamente da organização desse modo de avançar. Para reconhecê-la, há abordagem ativa dos condutores às pessoas que se deslocam, a procura ativa dos sujeitos em viagem ou, como se vê bastante, uma associação espontânea do sujeito caminhante a uma massa de pessoas que se dirigem a algum lugar, deparando-se com um ponto de onde se iniciará o próximo trecho do trajeto.

De maneira frequente, os taxistas estipulam um valor individual para cada passageiro, mas o carro só deve seguir quando formado um grupo de 4 (quatro) ou até 5 (cinco) pessoas por veículo. Essa tarefa de alcançar esse número fica, por vezes, por conta do próprio sujeito que se desloca, que pode optar por propagandear oralmente na rua em breves instantes junto com o motorista, pode se reunir com pessoas que vinham de um transporte anterior com ele ou compartilhar com caminhantes de outros contextos que ali acabaram de se defrontar. Nesse momento, é muito comum que pessoas em situação de migração se unam aos viajantes de longa duração, associação que pode, a partir daí, ser duradoura ou apenas pontual. A depender do grau de rigidez de determinadas aduanas, é possível encontrar condutores que sequer param o veículo para os procedimentos de saída e entrada pelos postos de imigração, sendo mais um fator submetido a processos de conciliação entre o grupo. Essas lotações podem simplesmente cruzar uma fronteira, em um percurso com extensão de alguns metros ou algumas quadras que dividem os territórios nacionais, ou trasladar esses viajantes-passageiros entre municípios, levando minutos ou horas, o que pode ser feito de maneira

direta, em um único carro, ou transferindo-se de automóvel a cada trecho percorrido, iniciando, a cada vez, novo arranjo com o condutor.

2 CRIAÇÃO NA EXPERIÊNCIA ANDEJA

2.1 Fios condutores de uma poética de mobilidade

Uma poética de mobilidade posta em curso pelos viajantes de longa duração está em relação íntima com a própria atividade de criação na cultura latino-americana. Quer dizer, se a cultura não pode ser vista aqui como um acúmulo de material estanque ou, pelo menos, em vagarosos mecanismos de atualização e incorporação, que se desdobra em sentido linear e com pouca variação, o itinerário dos caminhantes também não. Portanto, as tramas relacionais desses dois universos se tocam e reverberam no que tratamos aqui como estruturas fractais.

Como se pode pensar uma poética da mobilidade na jornada dos viajantes pelos espaços sul-americanos? Uma entrada para esse olhar pode ser por meio de mecanismos de transversalidade que essa trama favorece. Apoiando-me em Décio Pignatari (2005) e Haroldo de Campos (1979), posso afirmar que esses forasteiros não seguem uma lógica preestabelecida, eles operam trespassando situações, intersectando elementos, realizam-se em um “através de”, como se refere Delgado (2011, p. 36-38): “No es que en ellos se produzca una travesía, sino que son la travesía en sí, cualquier travesía”. Uma poética da mobilidade se realiza no jogo livre dos fragmentos fortuitos que se interpõem no caminho, ressignificando-os e os reagrupando numa experiência estética da América do Sul. Esta poética é condição indispensável da existência de sua jornada.

Já se destacou que, na rota dos viajantes, há uma combinação de planejamento e derivas. Sendo assim, posso apontar que esses caminhantes operam sempre em âmbitos de intermediários, de fronteiras, em aberturas e elos, com a função de articular o que está disperso e, conjuntamente, desobedecer, insurgir-se ou desviar-se de estruturas fechadas. Os viajantes devem tomar decisões recorrentemente e isto implica colocar em ação artifícios de reordenação frequente. Quando nos referimos a “rotas”, assinalamos não apenas o percurso de um ponto a outro, mas a *associação* entre eles, suas topografias móveis. As rotas entre os espaços sul-americanos são transversais, ou seja, atravessam e se esgueiram, são transgressoras. Nesse movimento, a astúcia negocia com formas de controle e condução dos acontecimentos, em um intercurso sempre em vaivém, como podemos observar na seguinte situação:

[Venezuela, 10 a 14/5/2003] Chegando a Puerto Caballo, pneu secou. A câmara zerada, de péssima qualidade, anda me dando dor-de-cabeça. Com esse atraso

perderia a hora pra chegar na Capitania dos Portos e pedir apoio pela minha tão almejada carona pro Panamá. (...)

(...) Muito apreensivo vou à Capitania dos Portos. Falo com a atendente que a princípio coloca um bocado de obstáculos e acabei não conseguindo falar com ninguém. Vou até o jornal *La Costa* pra pedir uma reportagem explicando meu problema. Depois de um “delicioso” chá-de-cadeira consigo falar com o jornalista e marcamos a entrevista para o dia seguinte. Volto ao hotel. Se iria passar a próxima semana naquele “poleiro” trataria de dar um jeito. Vassoura, sabão e... mãos à obra. Não ficou cinco estrelas, mas agora está pelo menos “habitável”.

(...)

Cedo arrumo a bicicleta e chego ao jornal. Mais um chá-de-cadeira e fizemos as fotos e a entrevista. Agora os dias serão de espera e muita expectativa que uma alma caridosa, dona de alguma agência de transportes marítimos ou sei-lá-o-quê me leve de carona até o Panamá. Dei o prazo de uma semana pra conseguir a carona.

(...)

Acordo ansioso pra ver a reportagem. Corro pra padaria, compro comida e um jornal. Massa! A matéria expõe bem o problema e a foto é grande. Quando volto ao hotel descubro que digitaram o número de telefone de contato errado. Não podia acreditar... O que mais temia aconteceu. Por falta de atenção do jornalista perdi uma chance valiosa de conseguir minha carona. Trancado no meu quarto me senti fraco e atado. Se dependesse de mim e de minha “maguinha” já estávamos no Panamá. Mas não é assim. Dependo dos outros e isso me deixa doente. É algo que tenho que aprender a lidar, pois vivemos em sociedade e necessitamos uns dos outros... só tenho que encontrar paciência.

Seu Ancosto, dono do hotel, me deu a ideia de ir à rádio pra que colocassem no ar o número correto. Acatei a ideia e fui até a rádio Puerto Cabello. A atendente me levou até o diretor. Expliquei o problema e ele dispôs-se a me ajudar. O vozeirão do homem parecia um berrante. Pegou o telefone e quando pensei que ia chamar algum funcionário...

“Atención oyentes de la Rádio Puerto Cabello, estamos en vivo, con el ciclista brasileño Rafael Limaverde...”

Valha-me Deus!!! Quase engasguei. Não podia ser verdade. Com um mês de “portunhol” estava entrando ao vivo numa entrevista de rádio. Humberto ia fazendo as perguntas e me passava o telefone que tremia como vara verde na minha mão. Pedi aos céus pra entender todas as perguntas que ele me fazia. Apesar do nervosismo me saí bem, dei meu recado e o número do telefone correto. Foi uma experiência surpreendente. Quando pensei que tudo havia terminado, ao sair da sala havia uma equipe de TV, que estava na rádio casualmente, me convidando pra fazer uma entrevista. É mico demais. Falar meu espanhol com imagem e tudo... A jornalista novata gaguejou mais do que eu. Falei pelos cotovelos e deixei meu recado. Incrível! Há um mês atrás não me imaginava dando entrevistas sem um tradutor. Marcamos de nos encontrar às 11 horas pra fazer algumas imagens da bicicleta.

Voltei pro hotel e fiquei por ali conversando com o dono da pousada. Papo gratificante. Seu Ancosto fazia parte da antiga esquerda venezuelana e me deu uma aula de política das Américas. Chavista convicto e com um apurado senso político. Passei boas e instrutivas horas de conversa.

Mas era chegada a hora de ir com a bicicleta à rádio. Um pneu furado me atrasou e quando cheguei à rádio a equipe já não estava mais por lá... Isso é que [é] uma fuleragem!

Voltei mais uma vez ao hotel cansado. Cansado de depender dos outros, cansado de consertar a porcaria dessa câmara. Cansado de ficar feliz, depois triste, feliz depois triste. A carona nos navios me parecia cada vez mais difícil e a possibilidade de ir de avião era o que me restava. Tive que conviver com essa frustração e me contentar com o apito dos barcos que ouço do meu quarto (LIMAVERDE, 2009, p. 75-78, grifos no original).

Para entender o tipo de operações comunicacionais que são empreendidas na estrada, é importante ter em conta que esses caminhantes são agentes de uma mundanidade,

isto é, peças de um jogo, de uma negociação entre *personas* sociais que se adaptam a cada conjuntura. Entende-se “mundanidade” como uma desejada abstração da identidade, um anonimato que favorece o estabelecimento de relações. Trata-se de praticar certa “promiscuidade” entre mundos sociais ou interseccionados, travestir-se para cada ocasião, mudar de pele em função dos requerimentos de cada encontro, adequar-se às situações (DELGADO, 2011, p. 61-62).

Esses peregrinos não podem ser compreendidos de maneira estática, mas em excitação: estão sempre de saída, sempre de chegada, puro trânsito e potência. Agenciam o próximo passo através de pactos de colaboração com os variados textos que convivem entre si. Sua função é colocá-los em comunicação, em fricção, entrecruzando fragmentos de relatos, conduzindo esse movimento. Durante a viagem, como há grande probabilidade de não ser identificado, reconhecido na rua — uma vez que não estabeleça relações duradouras nas comunidades —, é possível esfumar-se, mentir, desvanecer-se, converter-se *em* outro e *no* outro, ainda que seja possível reconhecer quem seja o residente e quem seja o visitante em determinada localidade, pelas roupas que veste, pelos apetrechos que carrega, pelo andar e pelo olhar em direção ao ambiente, pela relação e tipo de interesses que estabelecem em cada lugar.

Um viajante dificilmente está sozinho; ele é um elemento de uma rede de relações complexas. O “estar junto”, porém, atua em alternância, oscilando, em lapsos. O tracejamento das ramificações relacionais, geradas dos processos de reordenamento dos caminhos dos sujeitos, muitas vezes, se tocam/atravessam em alguns pontos ao longo da trajetória. Isto pode ser observado quando viajantes se encontram mais de uma vez em pontos distintos da estrada, transpassando rotas, isto é, sujeitos que convivem em dada localidade, distanciam-se e, mais à frente, se reencontram, seja de maneira inesperada ou programada. Elementos coincidentes, mas também integrantes de estruturas flutuantes que favorecem sincronicidades e sobreposições, produto de construção de destino de natureza semelhante, sob critérios que se aproximam: como a busca de picos de viagem (localidades muito visitadas), a informação trocada em mesmos pontos na estrada, a indicação de residentes e de outros viajantes. Isso sugere que, por mais que sejam tracejadas num sistema aberto, as decisões dos viajantes não estão isoladas dos liames que o ambiente informacional e paisagístico lhes oferece; e isso se concretiza por meio de suas interações comunicacionais.

Nessa direção, recorrendo ao antropólogo Victor Turner (1974), posso afirmar que os viajantes estão num umbral, são “liminoides”, estão sempre de passagem; não estão em um lugar, nem em outro, talvez em vários ao mesmo tempo, sozinhos e acompanhados, dentro e

fora, no sentido de transitar sobre topografias geográficas, sociais e culturais. Também posso perceber, sob tal perspectiva, um acercamento desses personagens com a cultura das bordas, conforme já citamos. Segundo Jerusa Pires Ferreira, o conceito de “cultura das bordas” “implica a pertença múltipla e toda a dificuldade de estabelecer limites. Pode ser até um contracânone e mais, a liberdade de assumir heterodoxias e o equilíbrio precário daquilo que pode estar nas beiras de sistemas [...], em espaços não consagrados do mundo urbano, [onde] se desenrola toda uma cultura que absorve e é absorvida” (PIRES FERREIRA, 2010, p. 11-12).

Dado seu grande poder de mutabilidade, a prática desses agentes pode se dar a partir de “coordenações sintáticas intercomplementares, via funções construtivas, entre as séries — o que nos obriga a ler o novo no antigo e vice-versa, o dentro no fora e vice-versa”, como aponta Pinheiro (2016, p. 24), ao explicitar os procedimentos privilegiados por uma poética trabalhada pelo semioticista Iuri Tinianov. “Insistimos: não há uma obra dada e o mundo fora dela; cada obra forma um conjunto complexo e interativo com as linguagens e objetos do mundo” (PINHEIRO, 2016, p. 24). De acordo com essa concepção de criação, esta se desenrolaria em uma “morfose colateral de traduções interespecíficas entre textos, gêneros e séries, dentro da cultura viva”, por meio de uma interação “atuante nesses interstícios das inúmeras camadas relacionais” (PINHEIRO, 2016, p. 26-27). Por isso, insiste Pinheiro que, para se perceber a noção de processo na criação, é necessário alcançar as ligações entre os textos que revelam sua extensão, por meio de nós ou eixos relacionais e nexos sintático-construtivos, isto é, uma “multiplicidade de planos”, um “pensamento da inclusão”, no que ele chama de “marchetaria construtiva dos materiais” (PINHEIRO, 2016, p. 27-28).

Octavio Paz adiciona que “os sistemas de comunicação vivem no mundo das referências e dos significados relativos. Daí que sejam conjuntos de signos dotados de certa mobilidade” (PAZ, 2005a, p. 44-45). A partir desse viés, seria possível aproximar esse movimento do que Serge Gruzinski afirma ao argumentar sobre procedimentos de interpenetração e misturas entre informações em um dado cenário, manifestando a transitoriedade das condições, situações e fisionomia dos elementos de um jogo:

Em vez de enfrentar as perturbações ocasionais baseando-se num fundo de ordem sempre pronto a se impor, a maioria dos sistemas manifesta comportamentos flutuantes entre diversos estados de equilíbrio, sem que exista necessariamente um mecanismo de retorno à “normalidade”. Ao contrário, a longo prazo a reprodução de estados aparentemente semelhantes ou vizinhos acaba criando situações novas. Quanto mais as condições são perturbadas, mais ocorrem oscilações entre estados distintos, provocando a dispersão dos elementos do sistema, que ficam oscilando em busca de novas configurações. Os movimentos do sistema flutuam entre a

regularidade absoluta e a irregularidade absoluta, mantendo uma margem importante de imprevisibilidade. Nessa perspectiva, misturas e mestiçagens perdem o aspecto de uma desordem passageira e tornam-se uma dinâmica fundamental (GRUZINSKI, 2001, p. 58-59).

Considera-se, aqui, que o processo criativo não se centraliza nos sujeitos, mas nas práticas, que concatenam sujeitos, objetos e contextos de forma multidirecional; além de olhar para um maior número possível de participantes do transcurso criativo, tentando apreender sua qualidade e também sua instabilidade. Conforme afirma Vicent Colapietro, uma “poética da criatividade nos aponta para a investigação da *poiesis* como um processo de geração, em que cada fase é simultaneamente gerada e geradora. Ou seja, qualquer fase é tanto resultado como origem, a soma de um passado real e abertura de futuros possíveis” (2016, p. 57, grifo no original). Portanto, trata-se aqui de uma poética de criação incitada por uma engrenagem de derivações, o que, no contexto da mobilidade, poderia ser percebido como uma contiguidade dos itinerários dos viajantes decorrentes de seus emaranhados relacionais.

Os locais de criatividade, portanto, passam a ser os lugares onde diversas práticas se interceptam ou aqueles onde a mesma prática se volta a si mesma. O local da criatividade não é a imaginação do indivíduo; os locais da criatividade são os caminhos, aparentemente não imaginativos, que um participante comprometido toma e por meio dos quais tenta levar adiante algum projeto (COLAPIETRO, 2016, p. 59).

Segundo Irene Machado, com base na obra de Iuri Lotman, essas correlações dinâmicas compõem o universo sínico denominado semiosfera, ou seja, parte-se da ideia de que “os encontros culturais são diálogos e geradores da renovação dos sistemas de signos”, convivendo diversidades e operando apoiado em recursos de criação como “a irregularidade, a heterogeneidade, a fronteira e a transformação da informação em texto” (MACHADO, 2007, p. 16-17). Assim, considerando a cultura como texto e como processo e seus desdobramentos de significação, “as classes de signos operam semioses que não se limitam, necessariamente, àquilo que está previsto no sistema. Na verdade, a produção cultural viva das interferências que os signos exercem uns sobre os outros, sobretudo aquelas que acontecem nos encontros entre diferentes sistemas culturais”, que se dão através de interações capazes de criar um cenário em contiguidade, o chamado *continuum* semiótico (MACHADO, 2007, p. 18, grifo no original). Nesse cenário, a rota poderia ser vista como um texto, conforme concepção a seguir:

(...) para a semiótica da cultura, o conceito de texto pressupõe que haja, no mínimo, dois tipos de codificação, já que ele é um espaço de relação com excelência. (...) O texto possui um mecanismo dinâmico na cultura. Ele mantém uma relação direta com a linguagem que o precede e também é um gerador de linguagens, pois o texto

é um espaço semiótico em que há interação, onde as linguagens interferem-se e auto-organizam-se em processos de modelização. Nesse sentido, visto como espaço semiótico, o texto também conjuga vários sistemas e pressupõe um caráter codificado. Isso porque os sistemas de signos podem ser considerados sistemas codificados que se manifestam como linguagem, portanto, quando se define um objeto ou processo como texto é porque ele está codificado de alguma maneira. (...) Lotman concebeu o texto como sendo constituído por inúmeros subtextos e em permanente diálogo com vários outros (RAMOS et al, 2007, p. 31).

Segundo Lotman, na cultura há uma permanente tensão entre interno e externo. A mobilidade desse repertório, prossegue o autor, pode ser atualizada através de procedimentos incluentes graduais ou explosivos, estes últimos geralmente ligados às casualidades. Essa movimentação resulta por aumentar a informatividade do sistema, complexificando e inaugurando uma nova dinâmica, que conduz os participantes daquelas circunstâncias a um movimento futuro, em uma cadeia de acontecimentos e ajustes. Quanto mais aberto é o sistema, mais camadas poderá agregar em uma manutenção reiterada dessa conjunção. Isso pode ser provocado por elementos de dentro do próprio sistema ou por possibilidades de fora, e o imprevisível não vem necessariamente de uma total indeterminação, mas dentro de uma gama de possibilidades que surgem na mudança de um estado a outro (LOTMAN, 1999, p. 28-29; 160; 170).

No caso das práticas de viagem aqui estudadas, o imprevisto é algo não somente agregado, mas também desejado, como parte excitante do jogo de improvisações, dado o espírito de aventura que traspassa esse enredo. Mais, ainda: essas poéticas de mobilidade que se formam de encaixes de elementos textuais ou extratextuais, sistêmicos ou extrassistêmicos, são, afinal, o que transpõe o viajante de um lugar a outro, de uma situação a outra, em interseções múltiplas que elaboram a fisionomia do caráter artesanal que se almeja naquela experiência. E esse fio será tecido não somente pelos elementos em si que poderão ser agregados, mas pela natureza dessa costura. Ao tratar de texto, Lotman (2011, p. 73) adverte que sua substância material não se constitui de “coisas”, mas das relações de coisas, que pode, afinal, se dar de diferentes maneiras.

De acordo com o autor, a iniciativa de interação não vem da semelhança ou da proximidade, mas da diferença entre as partes envolvidas. Por que e em que condições em determinada situações um texto alheio se faz necessário? Para o autor, essa relação de alteridade é de alguma forma um jogo complementar para a realização de si próprio, para seu desenvolvimento criador. O desenvolvimento da cultura, por exemplo, afirma Lotman, não pode acontecer sem a constante afluência de textos de fora e é dessa relação dialógica que se mantém em curso um processo criativo (LOTMAN, 1996).

Lotman (1996) destaca que uma casualidade pode ter uma grande ressonância no processo de criação e que, no final das contas, em determinados contextos, como no caso de viajantes de longa duração, a casualidade é uma espécie de “regularidade” em um sistema aberto como a estrada e com relações de caráter eminentemente lúdicas, superando suas necessidades utilitárias. Nesse contexto, o casual está por toda parte, todo o tempo; não é necessariamente algo alheio ao processo. “Entre la esfera de lo casual y la de lo regular se produce, en esta variante, un intercambio constante. Con respecto al futuro, lo casual actúa como punto de partida de una cadena regular de consecuencias, y con respecto al pasado, es interpretado retrospectivamente como lo inevitable providencial” (LOTMAN, 1996, p. 244).

Consonante com essa perspectiva, Morin aponta que interações são “ações recíprocas que modificam o comportamento ou a natureza de elementos, corpos, objetos, fenômenos em presença ou em influência” (2005, p. 72). Segundo o autor, essas interações sucedem da seguinte maneira:

1. Supõem elementos, seres ou objetos materiais que podem se encontrar;
2. Supõem condições de encontro, quer dizer, agitação, turbulência, fluxo contrário, etc.;
3. Tornam-se, em certas condições, inter-relações (associações, ligações, combinações, comunicações, etc.), ou seja, dão origem a fenômenos de organização. Assim, para que haja organização, é preciso interações: para que haja interações é preciso encontros, para que haja encontro é preciso desordem (agitação, turbulência) (MORIN, 2005, p. 72).

Acredita-se que ordem e desordem são interdependentes, ou seja, que não operam em mecanismos de exclusão nem de modo prioritário, mas de maneira dialógica, a qual se pode compreender como uma gênese, uma criação (MORIN, 2005, 2007). Assim como não haveria *uma* ordem, ou seja, uma forma de determinação inicial contextual “capaz de sobreviver em um ambiente aleatório” (MORIN, 2005, p. 101), não haveria *uma* desordem, mas várias, de diversas qualidades e em ação por toda parte. Morin (2005) pontua alguns exemplos de desordem: antagonismo, desigualdade, agitação, turbulência, encontro aleatório, ruptura, catástrofe, flutuação, instabilidade, desequilíbrio, difusão, dispersão. Desordem, ordem e organização estariam intermediadas pela interação e se coproduziriam simultânea e reciprocamente. Essa forma de processamento englobaria o acaso, o acontecimento e o acidente, que Morin descreve da seguinte maneira:

Nas pegadas da desordem, segue uma constelação de noções, entre elas, o acaso, o acontecimento, o acidente. O acaso denota a impotência de um observador a operar predicações diante de múltiplas formas de desordem; o acontecimento denota o caráter não regular, não repetitivo, singular, inesperado de um fato físico para um

observador. O acidente denota a perturbação que provoca o reencontro entre um fenômeno organizado e um acontecimento, ou o encontro eventual entre dois fenômenos organizados (MORIN, 2005, p. 100).

Em se tratando de acaso, Morin adverte que não basta que ele se dê, é necessário que haja uma potencialidade organizadora que receba e engolfe esse dado aleatório (MORIN, 2007, p. 107). Nesse caso, a organização tem caráter fundamentalmente criador, na qual elementos se transformam, perdendo características e adquirindo outras, e uma teia de componentes é tracejada de maneira adjacente, em uma convivência continuada, atualizando (ou continuamente formando) sistemas (MORIN, 2005, p. 164-165).

Ainda segundo o autor, não haveria sistema absolutamente fechado, tampouco sistema absolutamente aberto, sendo essas concepções construídas a partir de gradações de movimentos interativos (MORIN, 2005, p. 247). Uma forma de se entender um sistema aberto seria por sua troca permanente e múltipla com o ambiente, isto é, pelo fluxo de elementos de caráter organizacional, por meio de fronteiras fluidas e interferentes (MORIN, 2005, 2007). Nesse sentido, Morin (2005) indica que o ambiente não seria apenas co-presente, mas também co-organizador.

Portanto, duas consequências capitais decorrem da ideia de sistema aberto: a primeira é que as leis de organização da vida não são de equilíbrio, mas de desequilíbrio, recuperado ou compensado, de dinamismo estabilizado. Em nosso trabalho vamos beber na fonte destas ideias. A segunda consequência, talvez ainda maior, é que a inteligibilidade do sistema deve ser encontrada, não apenas no próprio sistema, mas também na sua relação com o meio ambiente, e que esta relação não é uma simples dependência, ela é constitutiva do sistema (MORIN, 2007, p. 22).

Desses procedimentos emergiria o conceito de complexidade, que seria definida por Morin como um fenômeno ligado às mesclas íntimas entre ordem e desordem, priorizando as “relações” em detrimento da “substância”, ambos produtos e produtores desses jogos de retroalimentação sistêmica (MORIN, 2007, p. 49). Daí que se pode visualizar empreendimentos como reiterações, repetições, circuitos, ciclos, recomeços, esses ligados a tempos e temporalidades diversos, que estão integrados nessas locomoções, em devir. Vejamos:

O grande tempo do Devir é sincrético (e é isso que ignoraram as grandes filosofias do devir, a começar pela de Hegel). Ele confunde em si, de diversas maneiras, em seu fluxo, em seus embaralhamentos, esses diversos tempos, com ilhotas temporárias de imobilização (cristalização, estabilização), turbilhões e ciclos de tempo reiterativo. A complexidade do tempo real está neste sincetismo rico. Todos esses tempos diversos estão presentes, agindo e interferindo no ser vivo e,

certamente, no homem: todo ser vivo, todo humano traz em si o tempo do acontecimento/acidente/catástrofe (o nascimento, a morte), o tempo da desintegração (a senilidade que, via morte, conduz à decomposição), o tempo do desenvolvimento organizacional (a ontogênese do indivíduo), o tempo da reiteração (a repetição cotidiana, sazonal, dos ciclos, ritmos e atividades), o tempo da estabilização (homeostase). De maneira refinada, o tempo catastrófico e o tempo da desintegração se inscrevem no ciclo reiterativo, ordenado/organizador (os nascimentos e as mortes são constitutivos do ciclo de recomeço, de reprodução). E todos esses tempos se inscrevem na hemorragia irreversível do cosmos... (MORIN, 2005, p. 114).

Com base nisso, seria possível fazer uma leitura de que a rota de viajantes de longa duração surge no decorrer de um processo complexo de incorporações, arranjos e transformações. Cecília Almeida Salles nos ajuda a nos aproximar desse trajeto criador e da composição desse movimento. Segundo a pesquisadora, não é possível precisar o momento que provocou o início de um processo, tampouco seu final. “É um processo contínuo com regressão e progressão infinitas. Essa visão foge da busca ingênua pela origem da obra e relativiza a noção de conclusão” (SALLES, 2013, p. 34).

Esse ponto de vista se avizinha do entendimento de que a viagem empreendida por cada sujeito em deslocamento, individualmente, sim, contém começo e fim, ou seja, uma localidade da qual se parte inicialmente e outra na qual se conclui um percurso. No entanto, ao tratarmos das rotas como uma composição coletiva, feita de interposições e desdobramentos, podemos perceber que suas vastas ramificações não nos permitem identificar de onde de parte e para onde se dirige, ou seja, chega-se sempre no meio de um percurso, em um trecho desse itinerário criativo de onde não se pode, tampouco, vislumbrar uma finitude.

A incompletude do processo destaca também a sobrevivência de qualquer elemento a partir da inter-relação com outros. Observamos que uma anotação se completa em outra ou em uma fala de um personagem; um problema no desenvolvimento da obra se completa em leituras ou conversas com amigos etc. Essa visão do processo de criação nos coloca em pleno campo relacional, sem vocação para o isolamento de seus componentes, exigindo, portanto, permanente atenção a contextualizações e ativação das relações que o mantêm como sistema complexo (SALLES, 2006, p. 22).

Salles trata de como o gesto criador pode ser compreendido como um “movimento com tendências”, que seria como um “rumo vago que direciona o processo” (SALLES, 2013, p. 35-36). Segundo a autora (2013, p. 41), a criação seria uma atividade que despontaria de um entroncamento das ações tendenciais com a incorporação de fatores do acaso, ocasionando incorporações e desvios e realizando uma montagem do trajeto. No caso das práticas de viagem, o acaso adquire uma projeção ainda maior, na medida em que esse modo artesanal de construção não apenas aberto a intempéries, provocações, associações e

sugestões do meio do caminho, como baseado em grande medida nisso, como parte do jogo de organização único dentro das possibilidades da estrada.

De alguma maneira, nessa experiência “espera-se o inesperado” como elemento de excitação e ludicidade. É uma errância, propriamente dita, em que o viajante está propício e se coloca em situações que favorecem a manutenção de uma escritura em aberto (ainda que, no momento mesmo das intercorrências, possa haver frustração pela mudança de planos e esses elementos externos possam ser vistos como tão somente obstáculos, dificuldades, interferências indevidas). É de tais fatores “forâneos” que se pode conhecer alguém que se torna companheiro de viagem, que se pode perder o transporte e permanecer em um local, que se pode encontrar um trabalho temporário, que se pode aprender alguma habilidade. Nem sempre são positivas, mas geralmente são criadoras, organizadoras de uma nova ordem no transcurso da viagem. Todo esse seu caráter fluido e mutável o torna um fenômeno enormemente pendente a escapar, oferecendo e negando acesso de maneira acelerada — para quem o pesquisa, mas também para quem compartilha instantes na estrada.

Salles (2013, p. 44) pondera que essas tendências não se resumem a uma ideia inicial que deverá ser perseguida ao longo do processo, mas como uma rede de intenções que o impulsionam e o traspassam. Poderíamos compreender que essas inclinações preliminares na prática viajante ocorre de maneira bastante opaca, entre muitos, isto é, carregam desejos de atravessar algumas regiões, de vivenciar determinados tipos de experiências, de associar-se a algumas particulares atividades, mas muitas vezes não chega nem a se concretizar como um projeto, tamanha é a imprecisão, indolência e a vagueza do empreendimento. Outros casos nos mostram já viajantes mais assertivos no percurso que pretendem realizar. Porém, em ambos os casos, desde o mais errante até o mais planejado, trata-se de um único participante do jogo, estando ele suscetível a todas as proposições do desenrolar da jornada. Esses fios condutores não são somente o desejo do viajante, mas todo um aparato infraestrutural, ambiental, temporal, espacial, circunstancial dessa tessitura coletiva.

O estado de dinamicidade organiza-se na confluência de tendências e acasos, tendências essas que direcionam, de algum modo, as ações, nesse universo de vagueza e imprecisão. São rumos vagos que orientam, como condutores maleáveis, o processo de construção das obras. O movimento dialético entre rumo e incerteza gera trabalho, que se caracteriza como uma busca de algo que está por ser descoberto — uma aventura em direção ao quase desconhecido. Ao mesmo tempo, o desenvolvimento do processo vai levando a determinadas tomadas de decisão que propiciam a formação de linhas de força (SALLES, 2006, p. 22).

As propensões da experiência estradeira podem partir das histórias de outros aventureiros, compartilhadas boca a boca ou por veículos de comunicação; pode advir da própria propaganda turística acerca dos destinos mais atrativos da região, por exemplo. E se deparam como uma negociação entre aproximações e distanciamentos com as pessoas que conhecem no caminho, com o funcionamento dos transportes, com a disponibilidade orçamentária, com as condições climáticas e com as sensibilidades que permeiam todos esses encontros, entre outros fatores que possam figurar, afinal, como matéria-prima desse trânsito, desse espaço praticado. O acercamento a essa matéria-prima não deve ser concebido como uma ação absolutamente espontânea, uma vez que o viajante está atento aos dados que ele encontra no caminho e que podem lhe servir para tornar mais interessante sua experiência, seja o emparelhamento com alguém ou um grupo, seja a oportunidade de acessar um lugar.

Quando mais detido no plano inicial, menores as chances de complexificar as relações na experiência. Digamos que essa predisposição em realizar essa expansão artesanal da rota seja mais próxima de um projeto do viajante de longa duração, ou de uma poética, do que propriamente o conteúdo dessa montagem do transcurso. É uma poética de mobilidade que se desenrola no próprio trânsito, ou seja, o trânsito em si, e não apenas o que ocorre nele, é a concretização desse projeto. Sua necessidade de prosseguir caminho é seu principal impulso criador, a jornada em si mesma, e não um pretenso resultado final. E cada procedimento e seu modo de execução (ou grande parte dele) poderá ser desenvolvido no momento mesmo dessa ocasião criativa.

É bom destacar que, a depender da duração da viagem e da qualidade das experiências vivenciadas, essas tendências podem se modificar. Nesse sentido, um viajante que, no início de seu próprio percurso, detinha uma formatação mais restrita de seu itinerário, se aproprie de habilidades ou engaje-se a possibilidades ao longo do trajeto, abandonando-se mais do que o previsto. É o caso de Matias, ciclovajante brasileiro mencionado no primeiro capítulo desta Tese, que saiu para passar 04 (quatro) meses viajando, mas decidiu posteriormente expandir sua rota a um período não determinado e adotando métodos mais afrouxados, mais próximos de um vagabundeo do que de grandes realizações. Pode ser que um sujeito tenha iniciado seu empreendimento, mas por forças externas, tenha de rompê-lo, como foi o caso de Artur, ciclovajante basco também já referenciado neste trabalho: ele havia se licenciado do emprego, na Espanha, para pedalar por 01 (um) ano pela América do Sul; ao final desse período, extendeu a concessão de seu trabalho para seguir pelo continente por 05 (cinco) anos, nesse momento já bastante duvidoso quanto a retomar suas atividades profissionais; entretanto, logo após essa extensão de sua permissão para seguir a experiência

pela região, teve de interromper a viagem e voltar para casa, após um diagnóstico médico grave com pessoa da família. Até onde acompanhamos, Artur trabalhava com a ideia de que, após esse período dando suporte familiar, retornaria para a estrada.

Um dado interessante desse universo é que, quanto mais tempo se está na estrada e quanto mais fios foram traçados nesse enredo, maior uma aptidão para reconhecimento e aproveitamento de encontros e oportunidades. Claro que não é um pendor contínuo, do menos apto ao mais apto à medida que avança e acumula experiência, mas oscilações entre estágios de alta excitação criativa e de baixa inventividade. O que se pode observar é que se tornam mais fecundos ciclos da viagem nos quais o caminhante tem a chance de compartilhar vivências com outras pessoas e em ambientes inclinados a uma informalidade das relações, com pouco controle nos espaços públicos e nos acessos a lugares. Ainda assim, mesmo os mais regulados destinos podem encontrar solo fértil na engenhosidade daqueles que exercitam seu poder de acessibilidade assiduamente, sensíveis às viabilidades. Nesse sentido, Salles aponta que o movimento criador é uma complexa rede de inferências (2013, p. 94-95), sendo a criação realizada “na tensão entre limite e liberdade: liberdade significando possibilidade infinita e limite estando associado a enfrentamento de restrições” (2013, p. 68) e sabendo, claro, que um sem número de caminhos poderiam ter sido feitos, que um conjunto de matéria-prima e os procedimentos disponíveis não se pode aprisionar, que se renovam a cada instante.

Um modo de organização permanente e por meio de ondulações, de escolhas a partir da proliferação de bifurcações, não assente, entretanto, a que haja uma oposição entre acaso e necessidade, entre utilitário e lúdico, entre erro e acerto, entre improviso e intenção, não sendo as derivações realizadas de modo aleatório, mas dentro de possibilidades criativas. De acordo com Prigogine e Stengers,

o que num dado momento é desvio insignificante em relação a um comportamento normal pode, noutras circunstâncias, ser fonte de crise e de renovação. Se os modelos da ordem por flutuação nos podem ensinar alguma coisa, é realmente que toda a norma resulta de uma escolha, contém um elemento de acaso, mas não de arbitrário. O fato de uma organização ou um regime de funcionamento não poderem ser deduzidos como necessários e estarem sempre à mercê de uma flutuação não significa — sublinhemo-lo — que sejam arbitrários (1984, p. 141-142).

Por todo esse caráter aberto e móvel, o que mais interessa aqui são as metamorfoses na e da estrada, ou seja, o que incita esse ziguezague por perturbações, associações, dissociações e construções nos trajetos. Conforme Prigogine e Stengers (1984, p. 05), “não são mais as situações estáveis e as permanências que nos interessam antes de tudo, mas as evoluções, as crises e as instabilidades. Já não queremos estudar apenas o que

permanece, mas também o que se transforma”. Ainda segundo os autores (1984, p. 05), “encontramo-nos num mundo irredutivelmente aleatório, num mundo em que a reversibilidade e o determinismo figuram como casos particulares, em que a irreversibilidade e a indeterminação microscópicas são regra”.

2.2 Coexistências e encaixes móveis no entranhar errante⁴²

Os três caminhávamos pelo acostamento da Rodovia Estadual Everaldo Martins, no oeste do estado do Pará, movidos por um desejo de experiência. Com os pés coloridos de terra vermelha, observávamos a densa mata que circundava a pista principal e escorregávamos por pedregulhos do caminho. “*El viento viene / El viento se va / Por la frontera / El viento viene / El viento se va / El hambre viene / El hombre se va / Sin más razón / El hambre viene / El hombre se va / Ruta Babylon... Por la carretera / Por la carretera*”,⁴³ cantarolava Carla, acompanhada de Ignacio. Ela, uma professora andaluza que vivia no Brasil e colocara pela primeira vez uma mochila nas costas havia poucas semanas, saindo do Nordeste e passando pelo Norte do país. Ele, artista de circo nascido em Cali, Colômbia, cumprindo funções de malabarismo nas praças e semáforos das cidades durante um trajeto pela América do Sul, havia quebrado o braço em uma das apresentações. Impossibilitado de prosseguir com as performances, assentara-se temporariamente na vila de Alter do Chão, distrito do município de Santarém, naquele setembro de 2013. Haviam-se enamorado por entre preparos de comida na cozinha de uma hospedaria e banhos de rio nas águas mornas do Tapajós.⁴⁴

Avistamos uma placa do espaço Caminho das Pedras após pouco mais de uma hora e meia de caminhada. Cruzamos a pista e seguimos uma trilha de vegetação densa até chegarmos à entrada do lugar. Paramos no matagal e pensamos por alguns instantes como, afinal, deveríamos proceder. Para as boas-vindas, ali havia uma cuia de cabaça que sustentava

⁴² Parte do texto que consta nesta subseção da Tese foi publicada previamente como artigo científico nos anais do Pensacom Brasil, evento acadêmico realizado em São Paulo (SP), Brasil, nos dias 11 e 12 de dezembro de 2017. Cf.: BELCHIOR, Marcela. A comunicação de estrada na América do Sul: profusão, coexistência e encaixes móveis na prática viajante. In: Pensacom 2017 - Pensamento Comunicacional Brasileiro, 2017, São Paulo. *Anais da IV Conferência do Pensamento Comunicacional Brasileiro*, 2017. Disponível em: <<http://portalintercom.org.br/anais/pensacom2017/textos/19-marcela-belchior-gomes-de-matos.pdf>>. Acesso em: 04 out. 2018.

⁴³ Trecho da música “El viento”, de Manu Chao, da qual reproduzo a seguir a letra completa: “El viento viene / El viento se va / Por la frontera / El viento viene / El viento se va / El hambre viene / El hombre se va / Sin más razón / El hambre viene / El hombre se va / Ruta Babylon... Por la carretera / La suerte viene / La suerte se va / Por la frontera / La suerte viene / La suerte se va / El hambre viene / El hombre se va / Sin más razón / El hambre viene / El hombre se va / Cuando volverá / Por la carretera”.

⁴⁴ As informações da experiência relatadas e discutidas neste texto fazem parte de Diário de Pesquisa da pesquisadora, que esteve presencialmente na localidade em agosto e setembro de 2013.

uma larga tampa de latão, como de uma lixeira, de onde pendia um grande osso de animal. Com dois leves toques do instrumento, Carla nos anuncia. Um chacoalhar entre as plantas e entrevimos Bush, o enfermeiro Welton, que lidera rituais de práticas xamânicas e, curiosamente, mantém uma grande semelhança física com o ex-presidente dos Estados Unidos.⁴⁵ Ao lado dele, saracoteando, Shakira, uma cadela acinzentada que leva nome de artista “porque gosta de se mostrar”, brincou o anfitrião.

Ao escutar o que viemos fazer, Bush nos convida a entrar e conversar sobre o ritual. Tomamos um caminho por entre a mata e avistamos um variado cultivo de plantas e uma cabana de madeira. Embora profissional da enfermagem, Welton nunca havia atuado em hospital. Acumulara conhecimento de cura, cuidado e materiais da convivência com as medicinas caboclas da região. Era o xamã pelo qual procurávamos. Sentamo-nos frente a frente e ele explicava vagarosamente em que consistia o trabalho. Trajava bermuda Adidas, uma camisa de turismo vestida ao avesso e calçava um par de chinelas Havaianas. Mostrou-nos o banheiro seco, conhecemos a composteira, a horta em espiral, o círculo de água onde aconteciam os rituais.

Inalamos rapé, pó extraído de folhas de tabaco torradas e moídas usado para limpar as fossas nasais e, acredita-se, abrir os chacras da face. Disfrutando de uma intensa sensação de frescor que percorria toda a região da cabeça, surge um rapaz a passos largos e afobados. Viria de onde? “De Malos Aires”, queixava-se o argentino Henrique. “Não sou argentino. Sou um latino-americano. Vivo em toda a América Latina. Sou um rapaz latino-americano, como dizia Raul Seixas”, diz Henrique,⁴⁶ certamente referindo-se à música de Raul na qual ele cita a composição de Belchior.⁴⁷ Andava a passos largos como quem já transitava com segurança por um espaço familiar.

Na próxima madrugada haveria trabalho.⁴⁸ Acertamos que, horas depois, voltaríamos ao sítio, passaríamos a noite no local e, na transição da noite para o dia, faríamos a consagração. Assim o fizemos. Já na terceira longa caminhada do dia, por volta das onze horas da noite, retornando ao sítio, os muitos trechos de completa escuridão da estrada fazia

⁴⁵ George W. Bush, presidente dos EUA de 2001 a 2009.

⁴⁶ Já mencionado nesta Tese.

⁴⁷ Em estrofe da música “Eu também vou reclamar” (1976), Raul Seixas nos traz à lembrança a composição “Apenas um rapaz latino-americano” (1976), de Belchior, conforme se pode observar: “Mas agora eu também resolvi / Dar uma queixadinha / Porque eu sou um rapaz / Latino-americano / Que também sabe / Se lamentar” (SEIXAS). “Eu sou apenas um rapaz latino-americano sem dinheiro no banco / Sem parentes importantes e vindo do interior / Mas trago, de cabeça, uma canção do rádio / Em que um antigo compositor baiano me dizia / Tudo é divino, tudo é maravilhoso / Tenho ouvido muitos discos, conversado com pessoas, caminhado meu caminho / Papo, som dentro da noite e não tenho um amigo sequer / Que não acredite nisso, não, tudo muda e com toda razão” (BELCHIOR).

⁴⁸ Modo de chamar o ritual de ingestão de *ayahuasca*.

explodir no céu uma imagem lírica de uma poeira de estrelas, remetendo-nos a uma sensação de circunstância ancestral. Ao chegar ao Caminho das Pedras, acomodamo-nos num redário. O alto ruído dos bichos da mata durante toda a noite nos lembrava de que não estávamos sós. Uma noite de precauções para não sermos picados, mordidos, comidos, urinados. Shakira e Carrapato, um cachorro visitante que comia toda a horta e que não cedia às tentativas de despacho, não descolaram os focinhos dos fundos de nossas redes.

No fim daquela madrugada chuvosa à beira de um igarapé da mata, mansamente o grupo se reuniu em círculo na cerimônia marcada para as cinco horas da manhã, no desejo de se associar à energia da transição entre lua e sol. Welton explicava as etapas do ritual com *ayahuasca*⁴⁹ aos visitantes, enquanto compartilhava dois baseados com o grupo, todos acomodados em esteiras de palha no abrigo da casa de preparo. Instantes depois, iniciou-se a consagração do chá, que se estendeu por seis, sete horas por entre clareiras e trilhas do sítio. Foi momento de abrir canais de escuta sensível do corpo às relações cósmicas; sujeitos, árvores, bichos, águas, tambores, a terra, o céu — todos se intrincavam em fluxo.

Depois do xamã, o primeiro a tomar do chá foi Henrique, a curtos e lentos goles de desagrado, mas com firmeza. Na sequência, consagrou a bebida Charles, jovem estadunidense nascido na Flórida que perambulava pela estrada “sem saber por quê”, como afirmava, e aportara ali dois meses antes. Discreto e silencioso, passava o tempo a cultivar a terra, a descansar no balanço da rede e a conhecer as medicinas dos povos das florestas. Ajudava a produzir a horta, desidratava frutas ao sol, reaproveitava resíduos na composteira do terreno que um dia passou por um sem-número de queimadas de proprietários anteriores e que só nos últimos vinte anos recuperava a fertilidade de sua mata. Carla e Ignacio estavam presentes. Além deles, um rapaz que se aproximou, sentou-se e participou do ritual, mas que os outros visitantes não pareciam saber de quem se tratava, de onde vinha, para onde iria. Eu testemunhava e integrava o grupo.

A manhã transcorreu num deslizar pelo toque do tambor, o zunido dos bichos na vegetação, o som das águas fluviais, os ruídos da experiência espiritual de cada um do grupo — vômitos, choros, tropeços, reflexão, observação, sono. Próximo ao meio-dia, Bush agregava os visitantes ao pé de uma árvore para encerrar o trabalho e partilhar a experiência.

⁴⁹ Bebida psicoativa que induz ao estado xamânico, que diz respeito à ampliação de consciência e acesso a faces ocultas da realidade. *Ayahuasca* é uma palavra de origem quíchua: *aya* significa “espírito” e *waska* quer dizer “cipó”, podendo ser traduzida como “cipó do espírito”. Considerada *planta de poder*, faz parte da medicina tradicional dos povos da Amazônia e é produzida a partir do cipó mariri e da folha chacrona, podendo haver algumas variações. Segundo Labate, Goulart e Araújo (2004, p. 21-22), o uso ritual da bebida se dá em diferentes contextos, que vão desde cerimônias de indígenas sul-americanos a cultos urbanos, sendo enormemente difundido nos últimos anos, na América do Sul e em outros continentes.

Também caminhando pelas nossas pernas, todos observavam a dinâmica das formigas ao longo daquele tronco, que se organizavam para desfolhar a planta inteira. “Elas sobem nos galhos, cortam as folhas, que caem no chão e as carregam para dentro do formigueiro. Essas folhas vão cultivar um fungo, o verdadeiro alimento das formigas. As danadas são agricultoras!”, ensinava Bush. Com a chegada de Ignacio e Carla à reunião do grupo, que se banhavam no igarapé, encerramos o trabalho e nos dissipamos pelo sítio.

Como as formigas-cortadeiras, o grupo permaneceria ali para laborar na nutrição do cultivo. Os visitantes recebidos no Caminho das Pedras retribuem trabalhando a terra. Limpam, cortam, plantam, adubam, colhem, constroem. Bebem do chá cujas raízes e folhas são extraídas daquele chão. E naquele mesmo solo são convidados a deixar o labor das mãos.

Já nos primeiros raios de sol da manhã seguinte, Bush caminhava pela mata do sítio com Daniela, arte-educadora colombiana e que vivia ali havia um ano, interessada no conhecimento da natureza e envolvida amorosamente com Welton. Sentamo-nos por uns minutos num tronco de árvore para uma conversa mansa. Em seguida, fomos para a horta. Separamos e recolhemos terra boa, selecionamos vasos, fizemos mudas de plantas. Charles peneirava a terra e preparava espaço para o cultivo de sementes. Ignacio e Carla varriam as folhas do sítio. Bush matutava com um amigo um modo de acesso à horta em forma de espiral que não exigisse dar a volta em círculos. “Uma ponte, talvez”. De vez em quando, o grupo cantarolava junto.

Eu e Daniela fomos à cabana principal do sítio, onde havia uma cozinha e um dormitório, e cozinhamos juntas feijão verde, arroz com cebolinha e coentro, bananas e guacamole. Para beber, fizemos suco de abacaxi. Conversamos em português e em espanhol, em alternâncias livres. Mesclamos um pouco os idiomas. Falamos sobre as origens da cumbia e o canto das lavadeiras. Todos comemos, suspiramos, silenciamos, dividimos um cigarro de maconha e fomos embora, eu, Carla e Ignacio, que levava consigo Carrapato amarrado numa corda vermelha, caminhando lentamente pela estrada no retorno à nossa hospedaria na vila de Alter do Chão. Poucas semanas depois, o casal regressaria ao Caminho das Pedras e passaria a também viver ali por uma larga temporada, atendendo aos afetos e aproximações.

Como podemos compreender o espaço Caminho das Pedras numa poética da mobilidade do viajante? Para construir-se como elemento móvel, como conceito e como procedimento, o viajante também precisa se combinar àquilo que está fixo, territorialmente. Não só o contraste para que haja uma operação movediça; os elementos estáveis dos espaços são pontos de apoio, agregação e acúmulo de informações de cultura. De uma combinação entre essas duas dimensões de sociabilidade, o que chega e o que recebe (categorias

igualmente não fixas, a depender das circunstâncias e perspectivas), é criada uma relação, um modo de realizar as aproximações. Nesse sentido, o sítio Caminho das Pedras funciona como importante agregador de viajantes e propulsor de criação mestiça, na medida em que favorece uma convivência viscosa entre os variados elementos ao seu redor, que pode ser efêmera ou duradoura, promover simples toques entre eles ou uma articulação entre textos de cultura.

O local se provê, fundamentalmente, das relações que se depreendem da passagem de viajantes por ali — na maioria dos casos, estrangeiros —, que podem passar uma, duas noites, ou podem vir a integrar o espaço quase como moradia (ou até como escola), por longa fase de sua jornada em trânsito. Sabe-se da existência do Caminho das Pedras na própria estrada, à base da troca de experiências entre os viajantes. Carla, por exemplo, ouviu dizer da importância de conhecer o local da boca de um anfitrião brasileiro que a havia hospedado poucas semanas antes, no Centro de São Luís, capital do Maranhão. Ignacio foi estimulado por outros artistas viajantes com quem dividia uma maloca na vila de Alter do Chão, que haviam estado no sítio recentemente.

Ali toda a relação está intimamente relacionada ao ambiente, envolvendo todos os seres e coisas, em ecossistemas trançados aos processos culturais, e não protagonizados por indivíduos isoladamente. Podemos observar aí um meio de o viajante criar sua experiência a partir de dentro daquela cultura, elaborando sua poética num contato mais do que inevitável, *favorecido e acentuado* pelo entrelaçamento entre luz, sol, água, sujeitos, afetos, sentidos, bichos. Essa vocação para a circulação complexa incrementa a relação; e é desta relação que se nutre o viajante, canibal por excelência (VIVEIROS DE CASTRO, 2011), já que apto às incessantes incorporações de alteridades, e também um habilidoso escultor no processo criativo de montagens entre textos, não apenas na construção de sua rota bem como nos locais com os quais convive, aceitando os convites da cultura e oferecendo novas propostas, atuando como elementos permeáveis naquela esfera heterogênea de relações.

Para compreendermos essa relação, retomamos aqui as ideias de Lotman, quando discorre sobre as relações entre sistema e extrassistema,⁵⁰ isto é, de que modo as incorporações de elementos circunstancialmente forasteiros sugere novos cursos ou sentidos ao fluxo de relações, aumentando o grau de informação daquele sistema e complexificando as estruturas em seu caráter movediço (LOTMAN, 1996, *passim*). O Caminho das Pedras poderia ser considerado um centro que agrupa, fricciona e dissipa elementos partícipes e mecanismos de criação, puro diálogo e trânsito, uma vez que, segundo o semioticista, exige

⁵⁰ Conforme já discutido neste trabalho.

reciprocidade na troca de informações. Lotman indaga a necessidade de determinados sistemas de se proverem de textos externos, conforme podemos observar no seguinte trecho:

(...) por qué y en qué condiciones en determinadas situaciones culturales un texto ajeno se hace necesario. Esta cuestión puede ser planteada de otra manera: cuándo y en qué condiciones un texto “ajeno” es necesario para el desarrollo creador del “propio” o (lo que es mismo) el contacto con otro “yo” constituye una condición necesaria del desarrollo creador de “mi” conciencia (LOTMAN, 1996, p. 64).

Não apenas o espaço Caminho das Pedras opera com esse tipo de dinâmica. A vila de Alter do Chão é, ela mesma, agregadora e local propício para chegada e assento de viajantes, oferecendo comunicabilidades abertas entre paisagens, moradores e viajantes. Indagado por mim sobre essa característica do lugar, Welton responde: “Deve ser porque aqui tem muita água”.

Conforme nos afirma Amálio Pinheiro, a relação com o sol e a água beneficia uma expansão do corpo em direção à sexualidade na cultura — o banho de rio, por exemplo, uma constante nas relações em Alter do Chão, é atividade erótica por excelência, e, portanto, dotada de forte potencial criativo.⁵¹ “Na América Latina, o grande personagem é a natureza; o sujeito não é o centro do mundo”, afirma o pesquisador.⁵²

Segundo Pinheiro, a capacidade de elaboração da linguagem não pode ficar somente num “alto” universo, sem considerar os elementos telúricos dos quais se alimenta. “Primeiro achavam que a Terra era o centro do mundo; depois, defendiam que era o Sol; depois, era o sujeito; depois, a mente. Hoje, já se sabe que também não é a mente, porque as operações tradutórias da ‘natureza’ são muito mais complexas”.⁵³ Acrescenta o autor que a natureza atua como força operativa dentro das linguagens, não como componente exótico.⁵⁴ Pinheiro (2013, p. 18-19) situa a discussão na América Latina e aponta em nossas relações socioculturais uma intensificação da incorporação do alheio, manifestas em linguagens e formas em devir, realizadas em meio à ação dos ambientes.

⁵¹ Observação em sala de aula em 6 de abril de 2016, durante o curso *Teorias Culturalistas da Comunicação: mídia e mestiçagem na América Latina*, ministrado no Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), no período de 2016.1.

⁵² Observação em sala de aula em 13 de abril de 2016, durante o curso *Teorias Culturalistas da Comunicação: mídia e mestiçagem na América Latina*, ministrado no Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), no período de 2016.1.

⁵³ Observação em sala de aula em 13 de abril de 2016, durante o curso *Teorias Culturalistas da Comunicação: mídia e mestiçagem na América Latina*, ministrado no Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), no período de 2016.1.

⁵⁴ Observação em sala de aula em 18 de maio de 2016, durante o curso *Teorias Culturalistas da Comunicação: mídia e mestiçagem na América Latina*, ministrado no Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), no período de 2016.1.

Assim como num poema é desejável que se teçam nexos recíprocos da letra ao verso e às estrofes, do mesmo modo, guardadas as diferenças e proporções, podem-se verificar os encaixes e adaptações sintáticas das séries da natureza (todo o reino mineral, vegetal e humano-animal), e das séries da cultura (arquiteturas, festas, vestuário, culinária) com os processos criativos dos meios de comunicação, do jornal impresso à telemática (PINHEIRO, 2013, p. 20).

Ainda dialogando com Pinheiro (2013, p. 89), podemos observar que a experiência sociocultural e afetiva que se depreende do ambiente no Caminho das Pedras incorpora os componentes agregados de maneira rápida, ainda que por vezes em caráter provisório, num caráter radical de nomadismo. O sítio se desenvolve a partir das incursões dos viajantes no local, bem como se inscreve nos seus percursos e repertórios pessoais de culturas e afetos. Naquela circunstância, os viajantes são visitantes e também criadores do espaço, realizando-o e amplificando o conhecimento que dali emerge, por meio do compartilhamento de experiências e agregação de sujeitos em comunicabilidade.

As mútuas e pluridirecionais incorporações de alteridades, que se dão num processo criativo que engasta sujeitos, bichos, coisas, plantas, paisagens e afetos, estão estreitamente relacionadas à circunstância básica de um situar-se do lado de fora, num entremeio de rotas, lugares e culturas. É a partir dessas relações que o viajante que circula pela América do Sul mantém a dinâmica de sua mobilidade, construindo relações de amizade, confiança, criando oportunidades para hospedar-se, para comer, de como chegar e também de como sair (-se) — dos lugares e das situações.

Ademais, a experiência desses caminhantes não se faz apenas de grandes façanhas, mas também da abertura para o convívio com o que contém certo grau de fixidez, durante o trajeto. O viajante transita não só por ruas, estradas e hospedarias coletivas, mas frequenta também casas de família e experiências corriqueiras dos sujeitos residentes dos lugares por onde passam, integrando-se às suas festas, ofícios e encontros.

Por exemplo, o homem que indicou o Caminho das Pedras para Carla foi o fotógrafo maranhense Pedro, residente em São Luís (Maranhão, Brasil). Ele costuma receber em sua casa viajantes oriundos dos mais diversos lugares, num diálogo construído pela própria mobilidade que Pedro adota, sempre viajando pelo Brasil, pelo mundo e conhecendo pessoas. Velho integrante de comunidades *hippies*, tendo viajado na juventude por diversos países e seguindo viajando por muitas paragens na idade mArtura, Pedro abre as portas de sua casa, situada numa rua de calçamento no centro histórico da capital, numa relação que oscila entre uma comunidade aberta às circularidades várias e o convite à participação do viajante à

mais usual e cotidiana prática, como o aniversário do filho na casa da avó ou uma visita à casa do vizinho.

Nessa relação de trânsito entre a casa e a rua, temporariamente integrando um contexto familiar, relacionando-se não apenas com o transitório, mas também com um ambiente mais aproximado da estabilidade, constrói-se uma relação de dentro e fora. Esta é mais uma camada do entrelaçamento entre o aberto e o fechado que é favorecida pelo trânsito de viajantes pela América do Sul.

Apoiando-nos em Delgado (1999, p. 13), poderíamos afirmar que, aberta aos convites do meio do caminho, da viagem de longa duração derivam-se sociedades instantâneas, que se produzem entre desconhecidos em inclusões transitórias, móveis, dotadas de grande poder de adaptação. No exemplo citado, haveria negociações, deslizamentos, entrecruzamentos entre a casa e a rua, jogos entre o convívio familiar e um descolamento da vida institucionalizada em grupo, através deste mesmo convívio, com a família dos outros; escapar dele mesmo.

En los espacios públicos la territorialización viene dada sobre todo por los pactos que las personas establecen a propósito de cuál es su territorio y cuáles los límites de ese territorio. Ese espacio personal o informal acompaña a todo individuo allá donde va y se expande o contrae en función de los tipos de encuentro y en función de un buscado equilibrio entre aproximación y evitación (DELGADO, 1999, p. 30).

De acordo com o autor, essas relações, que se dão eminentemente no espaço público externo, são esponjosas, nas quais quase nada tem a condição de “ficar”, apenas de “passar”. Há um jogo entre territorializar-se, desterritorializar-se e reterritorializar-se, caracterizado por uma sucessão não linear de um amontoado de componentes instáveis — e, acrescentamos, de elementos relativamente estáveis também, que deslizam entre si.

Es en esas arenas movedizas donde se registra la concentración y el desplazamiento de las fuerzas sociales que las lógicas urbanas convocan o desencadenan, y que están crónicamente condenadas a sufrir todo tipo de composiciones y recomposiciones, a ritmo lento o en sacudidas. El espacio público es desterritorializado también porque en su seno todo lo que concurre y ocurre es heterogéneo: un espacio esponjoso en el que apenas nada merece el privilegio de quedarse (DELGADO, 1999, p. 46).

Essas fronteiras são permeáveis a partir de um movimento de interação, conforme já mencionamos nesta Tese, a partir de conceito de Morin. No caso de Delgado (2011, p. 45), o autor comprehende a interação como uma articulação de subjetividades com iniciativas, potencialidades e objetivos próprios, criando realidades e oportunidades por meio da subversão de estruturas sociais preexistentes. Por isso, esses encontros e a construção de um

convívio entre viajantes e residentes que acabam de se conhecer têm uma relação direta com a observação, a circulação e adesão entre sujeitos e ambientes.

Retomando Morin, e em diálogo com Delgado, posso afirmar que nossas sociedades se compõem, então, de conjuntos móveis assimétricos, em diálogo e conflito, em alternâncias entre ordem e desordem, o que gera criação e reorganização. Conduzindo nossa discussão em vaivém pelos pontos da rota de viajantes na América do Sul, agora saindo do Maranhão e retornando ao norte do Brasil, estados como Pará e Amazonas estão interligados por vias fluviais nas quais barcos de diversos portes e estruturas transportam passageiros das populações ribeirinhas e visitantes. O tempo de percurso varia a depender da origem e destino de cada viagem, podendo durar de algumas horas até vários dias, por exemplo.

Durante o percurso, os passageiros apinharam-se em redes armadas nas estruturas das embarcações, lado a lado, em uma convivência intensa e contínua. Nesse espaço, os passageiros integram-se em jogos, conversas, dividem mesa, banheiro, criam breves laços pessoais, numa mescla de um ambiente comunitário e de trânsito. Um marajoara vendia produtos de higiene aos tripulantes e, após nos contar sobre seus aprendizados na mata durante treinamento militar, nos ensina a dar o tipo de nó mais eficaz para armar nossas redes na estrutura de ferro do barco. O vendedor ambulante Edson, um índio da Ilha do Bananal (Tocantins, Brasil) que vive em Belém há mais de 40 anos, aproveita o rebuliço no convés para oferecer as antenas de televisão e os chaveiros que carrega em forma de colar, adornando o próprio pescoço. Em terra, encontra-se Edson pelas imediações do Porto Palmeiraço, dando informações sobre as opções de embarcação e alertando sobre os perigos das ruelas e bocas de fumo da área.

No trajeto, outros barcos se aproximam e intercambiam gente e mercadoria. A população ribeirinha também participa, atravessando a correnteza do rio em pequenas canoas e recolhendo provisões arremessadas pelos tripulantes. Alguns remam até bem perto do *ferry boat* e emparelham na embarcação, lançando um gancho de metal e escalando por uma corda até estarem do lado de dentro do barco. Vendem palmito de açaí ou pedem dinheiro. Evidentemente num ambiente de trânsito, as relações que são estabelecidas ao longo das horas e dos dias de deslize pelos rios são ressignificadas a partir de sentidos de comunidade, criando vínculos débeis, porém potencialmente elementos criadores de afetos, relações e destinos.

Acomodamos nossa bagagem num tablado de madeira para evitar que se molhem com a entrada da água do rio. A água do banheiro é barrenta. Não sabemos se dá para nos banhar ou, pelo menos, escovar os dentes. Vai haver aí uma contenção de

higiene, para evitar essa água. Trouxemos água mineral, mas é, prioritariamente, para beber.

Previsto para sair ao meio-dia, o *ferry boat* só partiu do porto às 15 horas, após finalizar um carregamento de cebolas. Num deslizar macio, fomos atravessando as águas do Rio Guaporé, bem próximos à mata. Outros barcos se aproximavam e intercambiavam gente ou mercadoria, de vez em quando.

No último andar do barco, os passageiros se encontram, conversam, apreciam a vista ribeirinha. Jovens dançam a dois, todos fazem fotos.

Ao cair da tarde, nada de mosquitos, mas, sim, uma forte chuva, que obriga a baixar toldos e tampar nossa vista. O barco permanece estável, mas um pouco d'água invade o barco e molha todo o chão. As bagagens estão salvas, todas acomodadas em tablados de madeira.

O esperado frio da noite não chega. Acredito que tenha sido contido pelos toldos, os mesmos que impediram a invasão da água da chuva. Logo cedo as luzes se apagam e as redes, esgançadas, ficam num grande saguão silencioso.

(...)

Despertamos com o “chirinchar” da vassoura retirando a água do chão de ferro do barco. Me dou conta de que estamos num bonito amanhecer e subo para o último andar do barco. Atrás da mata, o sol se insinua e, em poucos minutos, aparece, laranja, iluminando as águas. Várias pessoas aparecem para vê-lo.

Pouco mais de uma hora depois, desço, como pão integral (...) e ameixas secas. Faço meu asseio e volto para a vista. Carla tenta umas posturas de ioga e, fazendo *swing* com bandeiras, desperta a curiosidade de um dos rapazes que dançavam ontem à noite. Os dois praticam.

Eu, garça, prefiro observar o movimento e serenar com o vento no rosto. Noto a população ribeirinha se aproximar do barco, em canoas. Passageiros atiram pacotes de biscoito, que boiam no rio. Ribeirinhos apressam o passo do remo para apanhar o que lhe foi oferecido. Eles pedem ajuda. A maioria dos canoeiros são crianças. Uns bem pequenos, de três ou quatro anos de idade, e já fortes para remar. Numa canoa com motor, um homem e duas crianças bem pequenas. Aproximam-se do barco e acenam, com um tchau. De volta, querem comida.

Um senhor, passageiro do barco, me disse ontem que a população ribeirinha vive da extração de açaí. A planta, muito abundante à beira d'água, circunda casinhas de madeiras construídas às margens do rio, com um píer e, algumas, também com pequenas embarcações — as mais afortunadas, provavelmente.

Os passageiros passam o tempo conversando, apreciando a vista, preenchendo palavras-cruzadas ou no bar do barco, tomando uma cerveja e ouvindo música.

De vez em quando, aparecem ribeirinhos que emparelham no *ferry boat*. Eles remam até bem próximo do barco e, no momento preciso, lançam um gancho de metal num dos pneus pendurados do lado de fora do barco. Escalando por uma corda, eles prendem sua pequena embarcação e sobem no nosso barco. Uns deles estavam vendendo palmitos extraídos do pé de açaí. Outros pediam dinheiro entre os passageiros. (...)

No almoço, nos viramos. Almoçamos abacate com cebola roxa, cenoura, alho, sardinha e azeite, colocamos no pão e arrematamos com uma maçã. O abacate e o peixe em lata, combinados com temperos, são ótimos para levar em viagem. Não precisam de refrigeração, já vêm prontos e rendem uma boa refeição.

Muita gente nos pergunta se somos casadas ou temos namorados, ao nos veem viajando entre mulheres. A mulher (...) que viaja (...) ainda desperta surpresa, espanto, desconforto, desconfiança em alguns (Diário de campo da pesquisadora. Trajeto fluvial pelos rios Guaporé e Amazonas, entre as cidades de Belém (Pará) e Manaus (Amazonas), em 24 e 25 de agosto de 2013).

Por fim, podemos trazer também para a discussão a concepção de sistema aberto, de Morin. Segundo o autor, essa abertura é alimentada pelo fluxo de componentes, a partir das interações; não sem combinar-se aos sistemas fechados:

Embora tenhamos tendência a considerar as fronteiras essencialmente como linhas de exclusão, a palavra fronteira, aqui, revela a unidade da dupla identidade, que é ao mesmo tempo distinção e pertencimento. A fronteira é ao mesmo tempo abertura e fechamento. É na fronteira que ocorrem a distinção e a ligação com o ambiente. Toda fronteira, inclusive a membrana dos seres vivos, inclusive a fronteira das nações, é barreira e, ao mesmo tempo, o local da comunicação e da troca. Ela é o lugar da dissociação e da associação, da separação e da articulação. Ela é o filtro que ao mesmo tempo obstrui e deixa passar. É através dela que se estabelecem as correntes osmóticas e ela que impede a homogeneização (MORIN, 2005, p. 252).

Isso nos conduz a considerar, então, as fronteiras, ou seja, as mobilidades entre sistemas abertos e sistemas fechados que permitem as trocas, as interpenetrações entre culturas, costumes e práticas. Nesse sentido, a combinação entre um dentro e um fora são uma operação fundamental na criação da mobilidade *callejera* desses viajantes.

3 TRÂNSITO, TRANSEUNTE, TRANSITÓRIO

3.1 Rotas como espaços praticados

O que é uma rota? No contexto das viagens de longa duração, baixo orçamento, jogos com as vinculações institucionais e fartos recursos comunicacionais e adaptativos, já ficou nítido que estou tratando aqui de algo para além de um itinerário percorrido para ir de um ponto a outro. O que me interessa é como esse caminho é praticado, isto é, o exercício dos lugares associando-se a eles, conforme Delgado (1999, p. 39). Esse movimento, segundo o autor, não resulta em um destino, mas nada mais que um trânsito. Essa rota estaria ligada, portanto, não a um lugar ou a um território, mas a espaços. Espaço, para o autor, remete à extensão ou distância entre dois pontos, expressando-se, dessa forma, como uma realização, um empreendimento. Vejamos:

Lo que se opone al espacio es la marca social del suelo, el dispositivo que expresa la identidad del grupo, lo que una comunidad dada cree que debe defender contra las amenazas externas e internas, en otras palabras un *territorio*. Si el territorio es un *lugar ocupado*, el espacio es ante todo un *lugar practicado*. Al lugar tenido por propio por alguien suele asignársele un nombre mediante el cual un punto en un mapa recibe desde fuera el mandato de significar. El espacio, en cambio, no tiene un nombre que excluya todos los demás nombres posibles: es un texto que alguien escribe, pero que nadie podrá leer jamás, un discurso que sólo puede ser dicho y que sólo resulta audible en el momento mismo de ser emitido (DELGADO, 1999, p. 39, grifos no original).

Nesse sentido, essas rotas não são formadas por uma simples série espacial de pontos em sequência, que possa ser compreendida vista de cima, panoramicamente, mas por uma articulação temporal de lugares a partir de elementos coincidentes advindos de várias origens e que podem se expandir de maneira desigual por vários lados; melhor se vistas de perto e de dentro, porém sem deixar de fazer o exercício de distanciar-se, observar também de fora. Está claro, ainda, que se trabalha neste estudo com fragmentos, isto é, não se tem um passo a passo ininterrupto dos percursos e das relações estabelecidas nessa experiência, mas porções coletadas de inserções em alguma fração desse complexo de itinerários, na tentativa de compreender a qualidade das construções ali realizadas.

Não interessa, aqui, pensar esses itinerários a partir de um único sujeito, nem mesmo partindo apenas de indivíduos ou, também não, por somente aquele que se desloca, fisicamente. A proposta é pensar indivíduos em deslocamento, sim, mas também os que estão fixados; os locais físicos e também os criados, em sentidos adquiridos, nesse cenário; além de

todos os entremeios entre essas perspectivas, desde que eles se encontrem nessas *rotas* — que, aliás, se expressariam graficamente muito mais como manchas em regiões do que por uma linha objetiva, que indique origem e destino de maneira direta, dadas as pulverizadas correlações que irrompem de sinuosas penetrações.

Para compreender esses processos criativos, isto é, os movimentos desses entrelaçamentos continuamente nutridos pelas relações em trânsito, é necessário levar em consideração que o trajeto desses viajantes está encadeado por um determinado ambiente comunicacional urbano que não somente está formado por gente oriunda da América do Sul — uma vez que os viajantes que por aqui circulam podem advir de diversas partes do globo, carregando em si já um repertório de práticas culturais —, mas que se localiza em cenários próprios de nossas sociedades, como na organização de nossas cidades e paisagens, no afluxo em nossas estradas e nos modos de se comunicar que por aqui se pronunciam — amplamente variado, mas também estreitamente concatenado. Isso pode se manifestar por meio de uma transgressão de códigos, que, por seu potencial criativo, agrupa sentidos outros à medida que esses caminhantes avançam pelo continente e se imiscuem às condições e situações que desses encontros emergem, como no exemplo a seguir:

Peru, 14 e 15/10/2003] Me despeço de meu amigo e pego a estrada. Não pedalei muito até chegar a Casma. De lá decidi ficar na cidade e me organizar para os próximos quilômetros de deserto. Procuro os bombeiros e me negam abrigo. Fui até a Cruz Vermelha e estava fechada. Como estava próximo decidi pedalar 15 km e conhecer as ruínas de Sechin. O que mais chama atenção é que as inscrições nas paredes dos templos lembram muito *cartuns*. Um traço bem característico de desenhos de humor. Volto então a Casma em busca de um teto. Procuro a *Comisaria de Polícia* e consigo finalmente ser aceito.

(...)

Passo por um restaurante, mas como estava com os alforjes abarrotados de comida, decidi tomar apenas um cafezinho por ali. Decisão acertada. Antes mesmo de encostar a bicicleta o dono do restaurante veio me receber. Seu Clemente após me servir o café me trouxe um caderno onde ele guardava todos os recados e fotos dos cicloturistas que por lá passavam. Havia encontrado mais um anjo-da-guarda de cicloturistas. Seu Clemente, homem de sorriso solto, me serviu um belo almoço, me presenteou com suco e bolachas e não me deixou pagar nem o cafezinho que havia pedido. Imagine você, pedalando 4 horas sozinho no deserto e encontrar no meio do nada uma criatura tão acolhedora e simpática como Seu Clemente. Um verdadeiro presente. Conversamos tanto que esqueci da hora. Agradeci até não poder mais e peguei a estrada. Não sei o que há por aqui, mas faz 10 dias que encontro diariamente pessoas maravilhosas.

Enquanto pensava na bondade humana passa por mim um viajante de motocicleta. Com a moto cheia de alforjes dá uma buzinada e para um pouco à frente. Me aproximo e o cumprimento. Eduardo é equatoriano e está percorrendo em sua moto toda América do Sul. Parou para me presentear com uma barra de chocolate. Mais uma pessoa “do bem” pra minha enorme lista. Agradeci e pegamos nossos rumos. Nem precisa dizer que as horas que viriam eram de total estado de graça (LIMAVERDE, 2009, p. 189-190, grifos no original).

[Peru, 30/10/2003] Ressignifiquei várias coisas. Um copo d'água, um prato de comida, um café, uma fruta, um chocolate, uma cama com cobertor, ou até mesmo um pé-de-parede onde estender o saco de dormir, tudo isso tomou uma dimensão completamente diferente (LIMAVERDE, 2009, p. 197).

Os cenários comunicacionais nos quais são traçadas as rotas de viagem configuram-se como ambientes bastante baseados na dispersão de elementos, um conglomerado interativo⁵⁵ de operações de acontecimentos, agentes e contextos. Vejamos como a rua, ou seja, o espaço público externo situado nas veredas sul-americanas pode trabalhar na composição dessas relações, nesse registro do viajante brasileiro Rafael, enquanto cruzava o altiplano boliviano:

[Bolívia, 3/12/2003] Saio de Poopo. Muitos povoados da Bolívia não possuem nem sequer uma praça. Logo, meu café da manhã é devorado na beira da estrada. O que é um imenso prazer, pois não é todo mundo que pode comer com os Andes aos pés. Mais um dia de intermináveis pampas. Quase nenhuma árvore e uma vegetação pequena e amarelada. Tenho sempre a companhia de pássaros. Já estou há tanto tempo no altiplano que aprendi o piado de cada um, suas manias e o jeito de voar. É bisbilhotando a vida deles que engano a monotonia das infinitas retas que cortam o altiplano.

Completo quatro dias sem banho. Já me sinto fazendo parte da natureza, principalmente no que diz respeito à terra, poeira, barro e areia. Mas ficar sujo não é tão ruim assim. A pior sujeira não é do corpo e sim da alma. Enquanto filosofava sobre a imundície humana avisto o que para mim parecia um oásis. Um balneário de águas termais. Ligeiro, mais que avexado, compro minha entrada e me enfio em uma das cabines. Aqui não é comunitário e sim individual o que foi melhor ainda, porque pude cair dentro daquela panela de água quente do jeito que vim ao mundo. Ria feito bobo. Parecia que era o primeiro banho da minha vida. Decididamente meus valores estão de pernas pro ar. Até um banho agora me parece diferente (LIMAVERDE, 2009, p. 220-221, grifo no original).

[Bolívia, 4/12/2003] Continuo minhas pedaladas. Tudo que não faço nenhuma questão apareceu. Vento contra, subidas e o cansaço da altitude. Chego a um povoado chamado Cruce Ventilla. Aqui não há bombeiros, mercado, Cruz Vermelha, limpeza, saneamento... Mas um povoado onde residem a "falta" e o "descaso". Na única hospedagem não havia vagas. Procuro a escola, onde a simpática senhora responsável me abrigou em uma das salas. Pela situação precária da escola, dá para se ter uma ideia da qualidade do ensino. Mais uma noite, então, dormindo ao pé da lousa (LIMAVERDE, 2009, p. 222, grifo no original).

A América do Sul, tal como a concebemos hoje, nasceu de viagens. No contexto da passagem do século XIV para o XV, quando o apogeu da mobilização⁵⁶ marítima europeia

⁵⁵ Segundo Manuel Delgado, a interação pode ser compreendida como uma articulação de subjetividades com iniciativas, potencialidades e objetivos próprios, "que acuerdan generar realidades específicas a partir de elementos cognitivos y discursivos que se trenzan para la oportunidad y que pueden prescindir total o parcialmente de estructuras sociales preexistentes" (DELGADO, 2011, p. 45).

⁵⁶ Optei aqui por adotar o termo "mobilização" em vez de "expansão" marítima, a partir do entendimento de Gruzinski: "O termo consagrado 'expansão' não oferece senão uma visão parcial e unidirecional, para não dizer eurocêntrica, dos deslocamentos em cadeia, impulsionados pelos espanhóis e pelos portugueses. É uma mobilização em profundidade, pelo que provoca de movimentos e entusiasmos imponderados que se

fez povos trilharem caminhos antes desconhecidos num processo de mútuas descobertas, viajantes cumpriam um papel de “passadores” entre sociedades e culturas em contexto planetário, em ritmos diversos, sendo agentes de comunicação, mediadores e mediados, em variados graus de permeabilidade entre os mundos e de mecanismos de um cruzamento de civilizações, tecendo laços e sendo fonte de informação e peças do andamento de mestiçagens (GRUZINSKI, 2014, p. 44). “Mas esses viajantes de longo curso são, quase sempre, visitantes de passagem. Não são eles que tecem dia após dia a trama das relações entre os mundos. Esses artesãos quase sempre permanecem anônimos”, aponta Gruzinski (1999, p. 106). De passagem, eles enfrentavam as discrepâncias, outras temporalidades, o imprevisível e se viam obrigados à improvisação (GRUZINSKI; BERNAND, 1999, p. 07).

No Renascimento, homens e mulheres circulam às dezenas de milhares entre as quatro partes do mundo. São os primeiros atores dessa mobilização generalizada. Descobridores, conquistadores, missionários e burocratas, comerciantes e aventureiros de todo tipo, andarilhos e expatriados atravessam o Atlântico entre a Europa e a América. Entre 1506 e 1600, perto de 250 mil emigrantes teriam passado da Península ao Novo Mundo, e cerca de 200 mil nos 50 anos seguintes. Uma boa parte jamais verá novamente sua terra natal. Assim também os 250 a 300 mil escravos africanos, principalmente vindos da Senegâmbia, do Congo e de Angola. Em 1600, 50 mil escravos africanos tocaram o solo do Brasil.

Para alguns, os deslocamentos condicionam sua existência inteira. Ao longo de sua carreira, o cronista espanhol Gonzalo Fernández de Oviedo não realiza menos de cinco idas e vindas entre a Espanha e as Índias ocidentais. Isso é verdade tanto para os espanhóis quanto para os portugueses que “se lançam como desesperados nessas regiões, para encontrar do que viver, seguindo caminhos inesperados, no meio de tantas provas e perigos”. Seus deslocamentos não se limitam a viagens entre a Europa e a América, pois as frotas ibéricas, castelhanas e portuguesas sulcam “toda a superfície da terra”. (...) Os europeus não são os únicos a mudar de continente. Índios e mestiços da América são encontrados no Velho Mundo, muitos como escravos (GRUZINSKI, 2014, p. 55).

Já no século XVIII despontou um volume de escritos de viajantes e filósofos pelo continente que hoje se conhece como literatura de viagem (SERNA, 2012, p. 46), o que inaugurou um registro em escritura a partir de deslocamentos pelo território latino-americano e, com o passar dos séculos, contribuiu para promover o interesse em torno da América (e quando já se via a viagem considerada como um fim e não mais como um meio para obter riquezas, para a evangelização de povos ou como escoamento de um contingente de degredados) (NUÑEZ, 1979, p. 94). No alvorecer do século XIX, uma nova era de circulação de pessoas pelas realidades americanas são feitas de viajantes cientistas naturalistas em práticas mais metódicas e sistemáticas (NUÑEZ, 1979). Dessa circunstância de confluências,

precipitam, uns e outros, sobre todo o globo; ela escapa mesmo ao controle dos homens, quando espalha no mais fundo das Américas os micróbios das outras partes do mundo” (2014, p. 53).

Augusto Tamayo Vargas afirma que uma base do latino-americano seria “uma superposição e um entrecruzar-se de possibilidades” (VARGAS, 1979, p. 460).

Ainda que não seja aqui estudada particularmente a história dos deslocamentos e viajantes no território sul-americano, sabemos que apontar para esse nosso aspecto é importante para o entendimento de que a circulação de gente de passagem se mostra uma importante porta de entrada para compreender mecanismos presentes nas culturas latino-americanas. Tratar de América do Sul é abordar mobilidades, em culturas reiteradamente moldadas em devir, por meio de deslocamentos de gente com diversas intencionalidades e por se dar em relações em contínuas atualizações. Essas confluências não se dão de maneira necessariamente simultânea e unidirecional, mas de modo enviesado, o que favorece uma mescla heterogênea de códigos, textos e séries que encontram aqui uma abertura e uma informalidade abundante em potência criativa.

De que maneira se pode pensar aqui sobre como as culturas sul-americanas imprimem complexidades ao fenômeno dos viajantes de longa duração? A partir do que propõe Amálio Pinheiro, posso afirmar que há, nesses encontros, relações de *interdiversidade*, isto é, heterogêneas alteridades que se incorporam entre si por meio de operações metonímico-tradutórias. Nesse sentido, segundo o autor, não basta constatar a diversidade, sendo indispensável compreender as relações de interpenetração que esses diversos elementos culturais — móveis e em conversação — estabelecem entre si nos variados contextos, conforme podemos perceber no fragmento a seguir:

Tais processos se constituem especialmente a partir de três categorias antropossociais e ecossistêmicas, que funcionam de modo intercomplementar: o migrante, o mestiço e o externo. A primeira determina a mobilidade e a montagem produtivas entre códigos e linguagens antes distantes, inimigos ou forasteiros; a segunda trata de engastar mosaicos de alta complexidade, oriundos das mais diversas e divergentes civilizações, contra o isolamento narcísico das batidas identidades; a terceira exacerba as relações entre cultura e natureza, entre o dentro e o fora, entre a casa e a rua (PINHEIRO, 2013, p. 143).

Portanto, contida num universo mais amplo, o continente latino-americano, e desdobrando essa tríade *mestiça, migrante e solar*, a América do Sul é caracterizada por ser composta de culturas heterogêneas, simultâneas, contíguas de partida e multidirecionais. Pinheiro diz que essas sociedades tendem a se exponenciar a partir de engastes, o que vai de encontro a uma ideia de obra acabada, configurando-se em processos semoventes que interligam séries, produtos e materiais no grande sistema da paisagem urbana (PINHEIRO,

2009). De acordo com ele, essas culturas se fundam e se sustentam numa rede de conexões cuja força de fricção ressalta a noção de *processos* dentro de sua estrutura.

A América do Sul tende a incorporar os agregados de maneira rápida, formada por conglomerados (i)migrantes em rotação, numa “situação de escritura ao aberto” (PINHEIRO, 2013, p. 68). Os viajantes são visitantes e, ao mesmo tempo, podem ser cronistas e mediadores das culturas do continente, na medida não somente em que realizam seus espaços e culturas, como também no compartilhamento dessas experiências com “o outro”, por meio da sociabilidade e da comunicabilidade, materializadas em diários de viagem, fotografias e outros registros e memórias (PINHEIRO, 2013, p. 82-83).

O conjunto de territórios que conformam o subcontinente não opera com um senso de unidade, nem está interligado por uma rede organizada de transportes e estradas. Embora compartilhem vários aspectos culturais, é uma estrutura fragmentada e confusa de comunicação, mesclando-se público e privado, legal e ilegal — e seus estágios intermediários —, que se relacionam em intersecções e ressignificações. As fronteiras sul-americanas, conformadas em grande parte por um discurso de histórias nacionais emergidas das independências do século XIX, podem ser pensadas para além do que separa seus territórios geográficos formalmente estabelecidos, sendo indissociáveis de suas continuidades, coincidências, coexistências e interseções (GRUZINSKI, 2014, p. 42-44). Octavio Paz atenta para que uma unidade das culturas da América Latina não sejam vistas como uniformidade, precisamente quando trata da literatura, exemplo que pode servir para pensar outras práticas no continente:

Nada distingue a literatura argentina da uruguaiã, nem a mexicana da guatemalteca. A literatura é mais ampla do que as fronteiras. É verdade que os problemas do Chile não são os problemas da Colômbia e que um índio boliviano pouco tem a ver com um negro antilhano. A pluralidade de situações, raças e paisagens não nega a unidade da língua e da cultura. Unidade não é uniformidade. Os grupos, os estilos e as tendências literárias não coincidem com as divisões políticas, étnicas ou geográficas. Não há escolas nem estilos nacionais; em compensação, há famílias, estirpes, tradições espirituais ou estéticas. O romance argentino ou a poesia chilena não rótulos geográficos [sic]. Mas não o são a literatura fantástica, o realismo, o criacionismo, o crioulismo e tantas outras tendências estéticas e intelectuais. Os movimentos artísticos, é claro, nascem neste ou naquele país; mas se são fecundos não tardam em saltar as fronteiras e deitar raízes em outras terras. Além disso, a atual geografia política da América Latina é enganosa. A pluralidade de nações resulta de circunstâncias e calamidades alheias à realidade profunda de nossos povos. A América Latina é um continente desmembrado artificialmente pela conjunção das oligarquias nativas, os caudilhos militares e o imperialismo estrangeiro. Se essas forças desaparecessem (e desaparecerão), as fronteiras seriam outras. A existência de uma literatura hispano-americana é precisamente uma das provas da unidade histórica de nossas nações (PAZ, 2005b, p. 126).

Para além dos espaços territoriais, delimitados por normas e instituições, há os espaços sociais, que, nessas circunstâncias, são permanentemente redefinidos a partir também das conversações que os viajantes estabelecem entre seus planos de viagem, as pessoas que encontram no caminho e as paisagens culturais/naturais onde estão inseridos, expressados nas situações e circunstâncias. Sendo sociedades de contatos, as culturas sul-americanas não apenas favorecem o dinamismo estrutural da rota desses caminhantes como também o provocam e o exponenciam. Nessa direção de investigação, Severo Sarduy nos ajuda a compreender os atributos barrocos da América do Sul, apontando uma construção mutável e uma “proliferação incontrolada de significantes” da região, que progridem metonimicamente e incorporam diversos materiais linguísticos em suas culturas (SARDUY, 1979, p. 161-164).

A partir desses mecanismos de ocupação e comunicação, percorrer a América do Sul como viajante de longa duração pode moldar uma narrativa do continente, no relato de sua percepção do lugar e de si mesmo, porque esse caminhante passa a incorporar ao seu discurso perturbações e conquistas do movimento. As transas que se depreendem desse tipo de nomadismo, da performance urbano-espacial presente na errância de sujeitos andejos pelos espaços sul-americanos, representam uma capacidade combinatória e tradutória do continente e atuam como uma amostra miniatural dos processos intersemióticos que se observa no desenrolar da organização complexa desse lugar.

Dessas múltiplas e mútuas inclusões, Pinheiro (2013, p. 86-87) trata de uma tendência do ambiente comunicacional latino-americano para “permutações entre o conhecido e o desconhecido” nos comportamentos de linguagem, que podem se realizar em situações dialógicas entre textos que se descobram uns nos outros (2013, p. 16). Podemos observar isso nos improvisos que viajantes fazem para se chegar ou se abrigar em algum lugar, na medida em que o próprio ambiente se mostra aberto a interposições e subversões de sentido, possibilitadas por um frequente afrouxamento dos usos, significados e da abertura aos deslizes de materiais alheios a partir de dispositivos tradutórios, desdobrando-se uns nos outros em ocasiões criativas,

(...) ou seja, simplesmente: culturas que no seu interior abrigam um número maior e crescente de culturas, muitas delas não descritas (ou mal descritas) têm de aumentar sua capacidade de tradução, acelerar a imbricação entre códigos, textos, séries e sistemas, afinar a sintaxe combinatória e a complexidade “estrutural”. O mútuo pertencimento entre o externo e o interno implica um conceito de estrutura como conjunto não autônomo, em que se privilegia a continuidade relacional e não as molduras unitárias isoláveis. É necessário preservar a noção de um *continuum* que abriga em arabesco o fragmento assimétrico e a multiplicidade mutuamente implicada da natureza/cultura (PINHEIRO, 2013, p. 18).

Isso não quer dizer que haja um abandono absoluto à criação em devir, de modo integralmente indeterminado e aleatório e composto somente pelas ondulações de casualidades, tendo o viajante de lidar também com certas forças que trabalham por minimizar o acaso na estrada e conduzi-lo a direções menos abertas, como é o caso da oferta de *hostels*, que controlam, em certa medida, uma cartela de experiências que pode o hóspede vivenciar ou o uso de aplicativos de carona e hospedagem, que encaminha o viajante para uma perspectiva mais próxima a um planejamento e a uma zona de segurança. É possível afirmar que isso se dá de maneira desigual em cada destino, conformando um traçado da rota com muitas oscilações de modos de fazer, voláteis e assimétricas, desde um período com diversas perturbações ocasionais e tessituras ao aberto quanto temporadas de baixos níveis de criação, restando ao viajante a adesão a contextos já desenhados e oferecidos para consumação, geralmente parte de um comércio especializado em turismo mochileiro.

Tal alternância demonstra, mais uma vez, que a prática de um viajante “independente” não quer dizer total desvinculação com formas institucionalizadas de relações com os destinos da América do Sul, já que esse negocia entre materiais, a um primeiro olhar, opostos, como pago e gratuito, público e privado, fixo e móvel, lento e acelerado, uma variedade informacional que se expressa, assim, de maneira interposta colateralmente (PINHEIRO, 2004, p. 23). Pinheiro indica que nossos contextos podem tender “muito mais ao nomadismo adaptativo e assimilativo de formas heterogêneas do que à fixidez das homogeneidades”, operando em variações macro e microculturais (PINHEIRO, 2004, p. 19), trabalhando no sentido de superar, portanto, “o aparente paradoxo entre autonomia e dependência” (PINHEIRO, 2004, p. 25), no âmbito dessa vinculação de contextos, forças e estruturas.

O vigor da natureza também é um dado a ser levado em consideração quando se trata dessas correlações. Isso porque essa ambiência repercute também no corpo do viajante no sentido de provocar respostas a fatores como temperatura, altitude, infraestrutura das localidades nas quais se abrigar, que tipo de pontos de encontros e passeios se pode fazer em determinado local, a época climática na qual o viajante ali aporta; e como tudo isso participa da cultura do local no qual se está. A aclimatação ocorre inúmeras vezes em uma única viagem com aquele que está percorrendo longas distâncias e por longo tempo, vivenciando uma disponibilidade corporal distinta a cada período, em arrastado processo de transição e adaptação que repercute no tipo de sociabilidade e comunicação que deverá ser ali desenvolvido.

Essas condições implicam, por exemplo, se os sujeitos desse cenário deverão se encontrar mais frequentemente em lugares fechados ou abertos, se tem ou não calefação, se a comida e a bebida que elas deverão compartilhar são mais para consumo coletivo ou individual, se os atrativos locais são esportes de aventura, se são festas, se são os centros históricos urbanos, se é o ambiente doméstico de lugarezinhos... Cada um desses fatores pode funcionar como mediador das relações, que envolve a disponibilidade física/emocional para encontros e envolvimentos, ou como séries interligadas em sistemas que conformam a paisagem estradeira (PINHEIRO, 2009, p. 20).

Em situações de linguagem, como as das América Latina e o Caribe, a natureza sempre foi a série maior e mais próxima. A não ser nos casos em que o conjunto das paisagens culturais/naturais tenha sido forçadamente desconsiderado pela ansiedade mediática de homogeneização “modernizante” progressiva, ou diminuído ao nível da diluição exótico-turística, este complexo conjunto, como grande série enroscada ao modo trepadeira na cultura, fornece todos os ritmos fundantes dos processos de criação e comunicação. Os próprios sujeitos se veem deslocados diante da irrupção dessas subséries que constituem os sistemas de signos dos continentes que não puderam domar e afastar a natureza: corpo, frutas, sol, metais etc. derramados sobre as matas e cidades. Isto significa uma dura guinada nos processos de conhecimento ocidentalizantes: todas as mediações tradutórias entre códigos, textos e séries de quaisquer linguagens se dão agora conjuntamente com os processos de mediações tradutórias entre signos e coisas da natureza, configurando uma enorme e movediça paisagem cultural. O *lado de fora*, tão perseguido por Tinianov, é aqui o material construtivo dominante (PINHEIRO, 2016, p. 33, grifo no original).

Em sociedades onde ocorre uma mitigação de centro e periferia, na qual nem um nem outro são fixos, essa prática de estrada tira proveito dessa condição volante para também embaçar noções de direcionamentos e interseções, uma vez que essas rotas não têm começo nem fim, sendo traçados múltiplos em um crescimento rizomático por diversos sujeitos e modos de avanço. Assim, apesar de haver eixos relacionais, eles não devem ser vistos como sendo nucleares ou marginais de maneira (pre)estabelecida, porque estão conectados a várias perspectivas de deslocamento e usos dos espaços (PINHEIRO, 2007, p. 71).

Essa propagação de significantes, esse “envolvimento sucessivo” e “multiplicável” tem a ver com a noção de barroco na América Latina, especialmente no que diz respeito a operações de colagem, de justaposição de unidades heterogêneas e suas diversas significações (SARDUY, 1979, p. 161-165). “Espaço do dialogismo, da polifonia, da carnavaлизação, da paródia e da intertextualidade, o barroco se apresentaria, pois, como uma rede de conexões, de sucessivas filigranas, cuja expressão gráfica não seria linear, bidimensional, plana, mas em volume, espacial e dinâmica” (SARDUY, 1979, p. 169-170). Em um modelo linear de perspectiva comunicacional não caberia o barroco, mas, sim, ligado

a uma função poética, onde o lúdico é ferramenta frequente no jogo semiótico (CAMPOS, 1989).

3.2 Corpo e ambiente na fricção de itinerários⁵⁷

Três horas em marcha sobre pedras beirando, sempre à direita, o leito do Rio Ribeirão. Um percurso que se desdobra em elevações, amontoamentos rochosos, bifurcações e poços de águas negras é o trajeto de viajantes que avançam por veredas em movimentos de andança, agachos, rastejos e ímpetos de saltos. Oculto num vale de cânions, na região da Chapada Diamantina (Bahia, Brasil), é no ambiente da Cachoeira do Sossego e seus arrabaldes que caminhantes realizam traçados que se tocam e se ajustam.

Por toda a extensão do trajeto, sinais gravados no topo de rochas com seixos recolhidos da trilha assinalam a direção. Eles foram talhados por visitantes anteriores com duas elementares pretensões: demarcar o caminho da volta e orientar demais viajantes. Ocorre que muitas dessas marcas são propositalmente rasuradas ou até removidas por guias de turismo que conduzem grupos inteiros pelo local. Tal investida em fincar poder por sobre a circulação nas cercanias é parte de um jogo multidirecional que flutua por entre ganhos e perdas.

Os que perdem o rumo espreitam grupos institucionalizados, numa expectativa de prosseguir a caminhada em seu encalço, dissimulando ares distraídos. Os guias locais, por sua vez, se utilizam de oportuna pausa, que dá passagem ao pretenso caroneiro, ou repentina acelerar de passo, enfurnando-se na trilha em tempo de desvencilhar-se de tentativas de associações ao longo dos sete quilômetros desde o centro do município de Lençóis até se chegar à queda d'água que se revela por entre os desfiladeiros.

Em outra extensão da Chapada, já nos arredores do distrito do Vale do Capão, no município de Palmeiras, o acesso até a Cachoeira da Purificação, partindo do Povoado do Bomba, nas sendas fechadas cercadas pela vegetação, é a voz que cumpre a missão de associar-se na sequência da rota. Eventuais gritos de caminhantes os conectam a outros, que percebem ainda os sons das correntes de água para se achegar enquanto margeiam o rio. Súbitas companhias de viandantes solitários irrompem da mata e acarream uma cooperação

⁵⁷ Parte do texto que consta nesta subseção da Tese foi publicada previamente como artigo científico na edição nº 05 da *Revista Algazarra*, periódico do Grupo de Pesquisa *Comunicação, cultura: barroco, oralidades e mestiçagens*. Cf.: BELCHIOR, Marcela. Formas de caminhar na prática errante: o engaste do corpo na mata e na cidade. *Algazarra* (São Paulo, On-line), n. 5, p. 141-156, nov. 2017. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/algazarra/article/view/35293/24163>>. Acesso em: 04 out. 2018.

tanto necessária quanto efêmera. A cadênciça da caminhada suscita-se, então, em irregulares pendores a extravios, desvios e reagrupamentos do repertório do curso.

Assim, destaco que uma importante expressão do viajante se dá por meio da prática da *caminhada*. O engajamento do corpo que caminha atua em ato comunicativo do sujeito que viaja — desloca-se, percorre —, traspassa paisagens e, simultaneamente, as conforma em discurso e diálogo. Em movimento recíproco e multidirecional, o ambiente perpassa indivíduos, assim como esses atores movem-se, a partir de dentro, em direção a ambientes; encontro criador e fugidio. Um enredo que começa “ao rés do chão”, como afirma Michel de Certeau (1994, p. 176).

Sobre os passos, exprime o autor:

São eles o número, mas um número que não constitui uma série. Não se pode contá-lo, porque cada uma de suas unidades é algo qualitativo: um estilo de apreensão táctil de apropriação cinésica. Sua agitação é um inumerável de singularidades. Os jogos dos passos moldam espaços. Tecem os lugares (1994, p. 176).

Modo de enunciação de um agir urbano, a caminhada se apropria do espaço topográfico, realiza-o por meio da fricção de fragmentos e incita vínculos entre ocasiões em um discurso sucessivo e reiterado dos espaços e ambientes (CERTEAU, 1994, p. 177). Assim, aquele que caminha pode reorganizar um composto de possibilidades, traspassando e atualizando sentidos de permitido-proibido, existente-inexistente, aberto-fechado, e fazendo emergir variações a partir da prática mesma do deslocar-se.

Da mesma forma, o caminhante transforma em outra coisa cada significante espacial. E se, de um lado, ele torna efetivas algumas somente das possibilidades fixadas pela ordem construída (vai somente por aqui, mas não por lá), do outro aumenta o número dos possíveis (por exemplo, criando atalhos ou desvios) e o dos interditos (por exemplo, ele se proíbe de ir por caminhos considerados lícitos ou obrigatórios) (CERTEAU, 1994, p. 177-178).

Pegadas, sendas, rastros não se remetem apenas ao que foi, mas também àquilo que pode vir a ser, recurso de aproveitamento e transcrição. Tornando visíveis os resíduos de operações passadas, trilhas abertas manifestam possibilidades e também excitam metamorfoses de roçados de um estar no mundo, variáveis, assimiláveis e remodeladas, vinculadas estreitamente a passos e demais gestos do sujeito andante. Muito além de seu traçado gráfico, Certeau trata a caminhada como articulação “conjuntiva e disjuntiva de lugares” e, agregamos, de tempos e sujeitos. “A caminhada, que sucessivamente persegue e se

faz perseguir, cria uma organicidade móvel do ambiente, uma sucessão de *topoi* fáticos” (CERTEAU, 1994, p. 179, grifo no original).

Nessa direção, o autor associa a comunicação na urbanidade aos modos de expressão linguísticos, considerando a caminhada o ato de agir urbano, bem como a fala o ato de exercer a língua. O caminhar, para o autor, contém uma retórica e exerce tríplice função enunciativa, sendo: 1) processo de apropriação do sistema topográfico pelo pedestre; 2) realização espacial do lugar; e 3) implicação de relações entre posições diferenciadas, ou seja, “contratos” pragmáticos sob a forma de movimentos (CERTEAU, 1994). O que define e instaura essa linguagem é, portanto, o “efeito de encontros de ocasiões sucessivas que não cessam de alterá-la e de usá-la como o brasão de outra, ou seja, o que carreia aquilo que surpreende, atravessa ou seduz seus percursos” (CERTEAU, 1994, p. 180-181).

Assim, a comunicação praticada por esses andarilhos atuaria na subversão de códigos e geração de novos sentidos. Ao caminhar, o viajante se reapropria da topografia da cidade, estrada, lugarejo; realiza espacialmente os locais de maneira própria. A linha simbólica construída ao longo de sua jornada contém uma intencionalidade de ocupação, quer dizer, o traçado não é aleatório, como também não se subordina a condutas preestabelecidas por regras ou leis. Essa trajetória varia conforme os momentos, os percursos, os viajantes e suas relações com os lugares e com outros personagens.

Nas cidades, o ritmo de caminhada pode se tornar uma linguagem de interpelação. O sociólogo Igor Monteiro Silva, em estudo sobre mochileiros, já referenciado neste trabalho, discorre sobre como a cadência das pernas trabalha na composição da relação com os locais e sua gente. Desse modo, o viajante, enquanto caminha, observa, se enuncia e oportuniza encontros. “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” (SILVA, 2015, p. 220).

Segundo o autor, uma fruição vagarosa pode permitir a penetração nas miudezas do cotidiano citadino. “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” (SILVA, 2015, p. 184). O recurso da caminhada, acrescenta Silva, também opera na desestruturação ou desestabilização de uma cidade planificada, institucionalizada, por meio de negociações e esquivas: “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” (2015, p. 185).

Inclusive quando o viajante se utiliza de transporte para deslocar-se de um sítio a outro, o corpo também pode atuar como seu principal meio. É caso das caronas. Ali, o engajamento corporal se insere desde na disponibilidade a uma relação de alteridade, numa real intenção de relacionar-se com o condutor, tomando a dianteira na comunicação com motoristas em postos de gasolina, restaurantes, aduanas ou outros locais de interseção em rodovias, até a performance à beira da estrada. Neste caso, a comunicação durante o *hacer dedo* cumpre uma série de convenções que correspondem ao anseio de se inserir no itinerário alheio (e inseri-lo no dele): 1) escolher os melhores pontos para ver e ser visto, como às margens de uma autopista num local próximo a pontos nodais, como postos de fiscalização, borracharias, enfim, onde condutores tenham algum interesse de parar; 2) olhar nos olhos do motorista e cultivar confiança, ser simpático e mostrar boa conversa; 3) ter disposição para permanecer ali por um período alargado de tempo; 4) erguer cartaz com a inscrição do destino ao qual se quer chegar; 5) manter-se ao lado de sua bagagem para ser identificado como viajante; dentre muitos outros procedimentos.

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 (SILVA, 2015, p. 180).

A realização espacial de um lugar deriva-se não só de jogos de poderes entre os atores que pretendem conquistar suas veredas, mas de um meneio que se desenrola desde relatos de caminhantes precedentes, projetando modos de fazer em presentes experiências, na qualidade de bricolagens, resíduos de ações anteriores. Retornando ao ambiente da Chapada Diamantina, pontos de referência, como clareiras ou poços d’água, são apontados como eixos de reconhecimento do local, colaborando para a identificação da rota, com base também em sintaxes anteriores, construídas de narrativas, mas a maneira de imiscuir-se nela poderá modificar os rumos da trilha e, portanto, sua relação com o local.

Em determinado trecho do caminho para a Cachoeira do Sossego, existe um enorme obstáculo comumente nomeado “Pedrão”, uma grande rocha que se expande por vários metros para o alto e para os lados. Nesse que é considerado centro de entrave no fluxo da caminhada, é possível enroscar-se de diversas maneiras, como: deslizando por baixo, em uma fenda por onde passa um pequeno curso do rio, em gestos quadrúpedes e meio imerso

n'água; arrodeando a pedra, penetrando em um trecho paralelo da mata — o que pode conduzir o caminhante a experienciar distintos modos de mesclar-se na geografia local. A contiguidade ou o afastamento do leito do rio, principal indicador do itinerário para a queda d'água, para o qual o corpo que anda mantém uma propensão a se emparelhar, também podem colaborar para desvios e avanços múltiplos.

Nessa direção, Vilém Flusser destaca que observar os gestos nos permite perceber a maneira com a qual sujeitos se inscrevem no mundo (2014, p. 73). Modificações na realidade vivida, por exemplo, enunciariam-se processualmente, pronunciando-se em recém-adquiridas atitudes, procedimentos e gestualidades. Acentua o autor:

Resumindo: tais gestos novos articularão uma maneira nova de estarmos no mundo. Maneira esta que se caracteriza por nova concepção do tempo e do espaço, por nova concepção dos vários níveis da realidade, por nova concepção da verdade (mais intersubjetiva e menos objetiva que a tradicional), por nova concepção da função da arte, por nova concepção da história e por nova concepção da situação humana no mundo (FLUSSER, 2014, p. 79).

Desse modo, cabe-me a tarefa de rastrear o movimento articulatório que envolve o gesticulador, os grupos nos quais se insere, a ambiência que o rodeia e toda uma variedade de relações que dessa conjunção se depreende. Dito de outro modo, fazer uma leitura a partir dos materiais e suas possibilidades de jogo. Examinar, pois, as combinações entre corpo e ambiente no ato de andança de viajantes na América do Sul, em seus variados formatos e contextos, e em que medida essa experiência andeja é recurso afluente ao encontro de paisagens, de modos de fazer e desse estar no mundo.

Para compreender uma nossa cartografia da mobilidade, alcancemos recuadas experiências de povos em terras americanas. Desde a *Tierra del Fuego*, arquipélago localizado na extremidade sul da Argentina, até os bancos de gelo limítrofes do Norte da América, o continente tem sido povoado por um sem-número de sociedades distintas em feições, modos de comunicação e condutas. Acredita-se que esses agrupamentos tenham começado a emigrar de um Velho Mundo asiático 40 mil anos antes de nossa era, atravessando o estreito istmo que unia a tundra siberiana à América. No decorrer de séculos, esses grupos aportaram na margem meridional do continente. Por volta do décimo milênio antes de nossa era, a temperatura da Terra teria se elevado a ponto de aumentar o nível dos oceanos, o que resultou na submersão total do canal de acesso entre os continentes e ocasionou o isolamento desses povos com o restante do globo, que só se romperia com a

chegada paulatina dos povos conduzidos pelos deslocamentos das navegações lideradas pelos ibéricos, a partir de 1492 (GRUZINSKI; BERNAND, 1996, p. 13).

Entretanto, antes mesmo do advento colombiano, relata-nos Gruzinski (1996, p. 13-14), os grupos humanos que na América viviam estavam em circulação constante e mantinham comunicação, o que favoreceu que o intercâmbio de culturas de povos distantes geograficamente desenvolvesse temas análogos entre si, ainda que se acomodando em sociedades originais, como os incas, os maias, os mexicas ou os tupi-guaranis. O autor destaca que os incas, em especial, durante o reinado de Tupac Inca Yupanqui (morto em 1493), promoviam a circulação de pessoas e objetos andinos pelas bordas da floresta amazônica graças ao frequente contato com tribos locais (1996, p. 24).

Nesse contexto, a própria Península Ibérica já era terra bastante permeável culturalmente, na comunicação entre castelhanos, catalães, bascos ou valencianos, por exemplo, mas também num apinhado de mouriscos, flamengos, alemães, italianos, entre muitos (GRUZINSKI; BERNAND, 1996, p. 168-169). Tal circularidade se tornou ainda mais efervescente a partir do trânsito pelas Américas, cuja dinâmica de mobilidade dos homens e das coisas passou a entrelaçar o continente ao que se conhece como Europa, África e Ásia (GRUZINSKI; BERNAND, 1996, p. 209-210). Esses personagens não se limitavam a conquistadores, mas também a aventureiros com propósito incerto, errantes e vagabundos — ou, afirmamos, um deslizar por vários desses inúmeros papéis no enredo americano.

Viajantes têm um espírito de empiria, que não dissocia corpo e inteligência. Atraídos a um sítio desconhecido e operando em devir, atendem à incitação de tomar um destino e realizar-se no percurso, aberto à sua inscrição. O trânsito pela América inaugurado pelo desembarque de viajantes de todo gênero no continente é parte da cultura de um período de inspiração à “vontade canibal” de viajar. A navegação que era praticada nos séculos XV e XVI conciliava motivações religiosas, econômicas, científicas e sensoriais, relacionando um aparato simbólico abundante e embarcado.

A figura do navegador da Renascença que ia para descobrir, arriscando a vida ao mesmo tempo em que media o rumo, conciliava todas essas possibilidades, da experiência viva e da ciência, do corpo e da inteligência, radicando o saber no próprio corpo, fazendo dele o campo de experiência, sem servir com certeza a senhor nenhum (VESPÚCIO, 1984, p. 35-36).

Nas cartas de Américo Vespúcio, o papel dos afetos na relação com as coisas e lugares, assim como um ímpeto a perder-se, esteve manifesto. Nesses documentos, um entendimento de “viagem interior”, suscitada pela integração entre viajante e espaço exterior,

também fica explícita, na medida em que se valoriza a viagem para descobrir também como um “livre-desperdício de sentidos”. Na figura desse navegador fica clara a disposição para uma espécie de viagem que, se realizada ao gosto da aventura e do imprevisto, é um ritual de devoração:

Nesse quadro de época, as cartas de Américo Vespúcio são as únicas a portarem efetivamente esses valores, a proclamarem aos quatro ventos e de forma aberta e total, sem nenhum ascetismo místico, mas para maior ênfase da aventura, essa alegria que depois seria regulamentada e submetida a outros valores. Então, só os selvagens testemunharam-na, sendo-lhe nessa jornada companheiros. Daí talvez a identificação que nascerá em alguns espíritos... Na Europa civilizada, essa sensação de descobrir e de desnudar o novo era uma exceção ou algo próprio a um momento fugidio na vida de uma pessoa. Enquanto valor capaz de instaurar uma prática de vida ou um sentido, o amor do novo só existia para alguns espíritos investigativos e, mesmo assim, só para os que escapavam da influência da Igreja (VESPÚCIO, 1984, p. 35-36).

Causa e efeito da trama de um espírito volante, Álvar Núñez Cabeza de Vaca, ao naufragar na Flórida (Estados Unidos), em 1527, caminhou por 18 mil quilômetros, em grande parte descalço e desrido, até o México, onde chegou em 1537. Quatro anos depois, nomeado governador do Río de la Plata, Cabeza de Vaca embrenhou-se na ilha de Santa Catarina, no Brasil, por alguns meses, e, de lá, partiu, novamente a pé, com destino a Asunción, no Paraguai, onde chegou em 1542. Em sua segunda viagem, o conquistador buscou seguir os passos dos primeiros ibéricos que ali aportaram, na região do Río de la Plata e centro-sul brasileiro, que, por sua vez, refaziam o carreiro milenar usado por guaranis, denominado *Peabiru* (“o caminho cujo percurso se iniciou”), mais tarde nomeado por jesuítas de caminho de São Tomé (DE VACA, 1999, p. 18-19).

O neto de Pero de Vera, conquistador das Ilhas Canárias, assumiu o papel de mercador de arcos, flechas, redes, esteiras e de curandeiro dos índios, conforme fosse oportuno. Depois da larga jornada caminhando nu por aquelas terras, sob o sol e o vento, “[trocando] de couro duas vezes ao ano, como as serpentes” (1999, p. 76), Cabeza de Vaca relata: “Chegando a Compostela, fomos muito bem recebidos pelo governador. Ele nos deu tudo de que precisávamos, inclusive roupas, mas por muitos dias eu não conseguia me vestir, nem dormir em outro lugar que não fosse no solo” (1999, p. 106).

Mais adiante na história da ocupação da América, a exemplo dos espanhóis na Argentina que, desde o início do processo da Conquista, dependeram dos índios nômades *querandíes* para sobreviver nas andanças pela mata (GRUZINSKI; BERNAND, 1999, p. 454), os bandeirantes no Brasil precisaram transmutar-se a procedimentos locais. A marcha a pé foi não apenas o modo de locomoção que possibilitou a expansão bandeirante em território

brasileiro,⁵⁸ como foi recurso de conexão com a terra, perseguindo trilhas e vestígios, além de meio de comunicação com os saberes indígenas, indispensáveis à boa sorte forasteira. Contanos Sergio Buarque de Holanda (1994, p. 125) que, mais do que a navegação fluvial ou o transporte animal, recurso duro para se embrenhar na mata e em terrenos acidentados, cumprir a pé longas distâncias assegurou aos paulistas vantagens valiosas sobre os castelhanos no avanço pelo centro-sul brasileiro.

De acordo com o historiador, numerosos carreiros já abertos pelos indígenas eram reaproveitados pelos europeus em seus percursos de expansão pelo continente americano, ainda que décadas depois. E, assim como aventureiros serviam-se das veredas ameríndias, acredita-se que estes tenham sucedido animais selvagens em atalhos, ao longo de riachos ou rumo a nascentes de águas, proveitosos para aquelas populações (HOLANDA, 1994, p. 33-34), como certa casta de gentio que flutuava pela região de São Paulo, designada “Pés largos” e mencionada em antigos documentos paulistas como andantes e sem pouso certo:

Muito caminho pisado mais tarde pelas bandeiras foi aberto e trilhado inicialmente por eles, e assim terão contribuído para marcar de modo definitivo a fisionomia da terra onde vagaram. De sua prática nos terrenos montanhosos, que cortam o vale do Paraíba, valeram-se os colonos, primeiro quando necessitaram de escravos [...] e finalmente quando precisaram de guias nos caminhos do sertão (HOLANDA, 1994, p. 32-33).

Compelidos à exigência de constante mobilidade à procura de caça e pesca, a necessidade de enfrentar a instabilidade do meio circundante e os frequentes combates com outros grupos, diversos povos indígenas exerciam uma aptidão para a mobilidade. Registros destacam procedimentos do corpo em marcha comuns por toda a extensão do continente americano, como a caminhada disposta em fila para ajustar-se à estreiteza das trilhas na mata tropical e as pisadas voltando os pés para frente, diferentemente da disposição habitual do conquistador europeu, que apontava para fora a extremidade de cada pé. Nessa operação, a planta e os dedos do pé do índio aplicam-se por completo sobre o chão, recaindo todo o peso do indivíduo de maneira uniforme sobre o pé, sem sobrecarregar o dedo polegar, o que contém trabalho e desgaste do corpo nas compridas jornadas (HOLANDA, 1994, p. 34-35).

⁵⁸ Na região do planalto brasileiro, a mobilidade bandeirante iniciada no século XVI é em grande parte provocada pela busca por mão de obra para a faina rural. Uma vez apartados das linhas de comunicação com a Coroa portuguesa e sem estrutura para desenvolver uma economia sustentada pela introdução do trabalho compulsório africano, correm o sertão na tentativa de apropriar-se do trabalho da população nativa. Os bandeirantes não tinham interesse em ampliar a área de colonização lusitana, bem como não aspiravam ao ouro em si, pois temiam que uma cobiça desencadeada pela descoberta de jazidas os submetesse; almejavam, sobretudo, sua autonomia, sendo adversos a todo ato servil (HOLANDA, 1986, *passim*).

Conforme Holanda, nessas circunstâncias de mutabilidade, os índios desenvolviam meios e técnicas não apenas para sobreviver, como também para conviver, contando com vasta capacidade inventiva, dirigida para o interesse do grupo. É o caso do desenvolvimento de meios de comunicação a fim de transmitir avisos ou notícias, como sinalização com fogueiras, ainda hoje utilizados por populações rurais, ou com desenhos nas areias às margens de rios, indicando uma abundância do local para a captura de determinada variedade de peixes (HOLANDA, 1994, p. 22 e 25).

Mergulhados nas entranhas do Brasil central, os adventícios não assumiram outro artifício senão aderir ao engenho dos moradores da terra. No convívio com os índios, os bandeirantes teriam abandonado os calçados, signo de nobreza e respeito entre os seus, e se habituado a transitar “de pés nus”, por trezentas, quatrocentas léguas de estirão, metendo-se novamente as botinas somente ao penetrar as cidades. Colonos e missionários religiosos, sobretudo os jesuítas, também teriam dispensado o uso dos calçados, à maneira dos índios, em algumas ocasiões preferindo usar alpargatas (HOLANDA, 1994, p. 26-29).

Quase nenhuma das etnias indígenas onde se desenvolveu com maior intensidade a ocupação portuguesa conhecia os calçados, à exceção de alguns registros a respeito do uso de sandálias por grupos esporádicos em determinadas regiões do Brasil, como nos mostra Holanda:

Citam-se esporadicamente casos como o de certos índios das regiões pedregosas do Roraima, que inventaram uma espécie de sandália leve e elástica, fabricada com hastes de meriti. É esse dos raros exemplos conhecidos de um sistema aparentemente autóctone de revestidura para os pés, ou antes, para a planta dos pés, nas florestas tropicais. Depreende-se da descrição oferecida por Koch que, embora se gastem com facilidade, as sandálias desse tipo são rapidamente substituídas durante as expedições, graças à notável abundância do meriti nas regiões do extremo norte. Menos frequentes, devido talvez ao fato de serem duras e incômodas, as alpargatas de pele de tapir ou veado, assinaladas na mesma área, relacionam-se possivelmente com as sandálias de couro, que já no século XVI se encontravam à embocArtura do Amazonas e de que há menção no relato de Ortiguera sobre a jornada do rio Maranhão. O mapa organizado por Erland Nordenskiöd, abrangendo a distribuição do uso de calçados na América do Sul, consigna para o Brasil, além dessas, as alpargatas de caraguatá encontradas por Marcgrave e por frei Vital de Frescarolo entre tapuias do Nordeste — possivelmente do grupo cariri — e as dos caingangues do Sul (1994, p. 29).

A serventia desses calçados estaria relacionada não somente à necessidade de proteção para os pés diante da natureza do solo palmilhado, como também à tentativa de camuflar pegadas e outros vestígios deixados pelos índios ao longo do trecho percorrido para desvencilhar-se do acoso de cristãos:

O emprego dessas sandálias ou alpargatas nem sempre estaria ligado, entretanto, à necessidade de proteção para os pés. Dos caingangues, que normalmente não as usam, diz Ambrosetti que só quando não querem ser seguidos em viagem cobrem as plantas dos pés com um atado de folhas, cujas extremidades são reviradas para cima. Desse modo, ninguém poderá suspeitar, pela simples observação dos rastros, qual a direção tomada, uma vez que as marcas impressas no solo são iguais de ambos os lados. É natural que o empenho de dissimular perante o inimigo o verdadeiro rumo das expedições obrigasse nossos indígenas a constantes e variados estratagemas. Ao caso das sandálias caingangue, referido por Ambrosetti e registrado mais tarde por Nordenskiöld em seu mapa, cabe acrescentar que entre os xerentes houve quem encontrasse “certo calçado muito próximo das alpargatas, feito de palhas entrançadas”: a parte da frente servia de descanso ao calcâneo e o rastro ficava impresso em sentido inverso ao da marcha. Inquirido um xerente sobre as razões que determinaram tal conformação para sua sandália, teria respondido: — É para cristão não saber da viagem (HOLANDA, 1994, p. 29-30).

Transitando por “caminhos ásperos e de muitas águas” da região de São Paulo e alastrando sua atividade colonizadora com “mais soltura” do que em outras capitâncias brasileiras, o bandeirante realizava-se de maneira flexível, em assídua acomodação a condições locais. Então, ele também aprende a marcar o trajeto de suas expedições quebrando galhos e golpeando troncos, a comunicar-se por meio de sinais de fumaça e a aguçar um senso topográfico. Nesse processo gradual de abandono de certas comodidades da vida civil praticadas pelos descendentes de europeus na América do Sul, o índio acabou por tornar-se o principal iniciador e guia do bandeirante (HOLANDA, 1986, p. 29-31).⁵⁹

Outra incorporação imediada que se deu pela população recém-chegada no Brasil do período colonial em função primeira da mobilidade foi a preferência pelo repouso em rede — ao mesmo tempo móvel caseiro e veículo de transporte, pertencente tanto ao recanto do lar quanto ao bulício da praça pública, à moradia em zonas urbanas ou à reclusão sertaneja — em lugar da cama, sedentária por natureza, fixada à reclusão doméstica; em grande parte por exigência da caminhada (HOLANDA, 1994, p. 171 e 247).

Todo esse repertório de procedimentos de sujeitos andantes pela América do Sul nos conduz à acepção de bricolagem da qual se ocupa Claude Lévi-Strauss. Nesse entendimento, o *bricoleur* é aquele que realiza um trabalho se utilizando de meios e artifícios exteriores a planos preconcebidos e se desvia de processos e normas aderidos pela técnica, operando especialmente com o reaproveitamento de fragmentos. O *bricoleur* esquia-se da linha reta para se valer de meios indiretos, recorrendo ao material que tem à mão, quer dizer,

⁵⁹ O transporte na região começa a melhorar com a lenta chegada de cavalos, burros e bois, a partir de 1733, raros no Brasil seiscentista das bandeiras. No entanto, já vinte anos após a introdução desses que são considerados animais de carga, seu uso e importância é escasso, valendo-se os bandeirantes de carregadores índios a partir ainda da caminhada (HOLANDA, 1986, p. 36-37).

“é o resultado contingente de todas as oportunidades que se apresentaram” (LÉVI-STRAUSS, 2012, p. 34).

Através da bricolagem, bocados de composições anteriores são identificados e recolhidos com o fim de lhes atribuir novos sentidos, rearranjos em estruturas móveis, criando uma nova composição de diálogo para esse conjunto a partir de signos. Assim, o *bricoleur* é um operador de um sistema aberto e a significação é o instrumento da reorganização de seu composto (LÉVI-STRAUSS, 2012, *passim*). Como vimos nos variados casos aqui já referidos, é possível reconhecer semelhantes resíduos recuperados na prática da caminhada em aspectos presentes na confrontação de poder, como a demarcação territorial entre guias locais e viajantes; na aglutinação ao itinerário alheio, no caso do deslocamento em carona; na gesticulação, como a marcha indígena no contexto dos bandeirantes; ou no redirecionamento do trajeto imposto por empecilhos na paisagem.

Iuri Lotman (1999) refere-se a essa dinâmica como questão fundamental de um sistema semiótico, isto é, a relação de um sistema com um extrassistema, a interseção de distintas organizações estruturais, fractais, síncrono-diacrônicas. Desse modo, para que esses complexos sígnicos se relacionem, é necessário diversidade:

La idea de la posibilidad de un solo lenguaje ideal como mecanismo óptimo para la expresión de la realidad es una ilusión. Para que una estructura mínima pueda funcionar, debe contar con la presencia de dos lenguas y su incapacidad, cada una independientemente de la otra, de abarcar el mundo externo a ella. Tal incapacidad no es una deficiencia, sino condición de existencia, dado que precisamente ella impone la necesidad del *otro* (de otra persona, de otra lengua, de otra cultura) (LOTMAN, 1999, p. 122-13, grifo no original).

Para além de um duo de linguagens, esse complexo arcabouço sígnico se processa de maneira irregular, desigual e fracionária, visto que o quadro relacional se conjuga de sistemas igualmente dinâmicos, resquícios de estruturas destruídas; arranjos que não se sustentam segundo leis de autodesenvolvimento, mas que também estão expostas a colisões multiformes com outras estruturas (LOTMAN, 1999, p. 96). Segundo Lotman, nesse fervedouro, o próprio entendimento de atividade casual ou regular é maleável, pois “o que é regular no ‘próprio’ sistema aparece como ‘casual’ no sistema com o qual inesperadamente se encontrou”⁶⁰ (1999, p. 96, tradução minha).

⁶⁰ No original: “Lo que es regular en el ‘próprio’ sistema aparece como ‘casual’ en el sistema con el cual inesperadamente se ha encontrado”.

A cultura, em seu conjunto, destaca o autor, pode ser considerada um texto. Porém, trata-se de um texto organizado de modo complexo: são textos dentro de textos⁶¹ em enredadas associações (1999, p. 109). Nesse raciocínio, Lotman destaca que a semiosfera é heterogênea, formada por variados sistemas, que procedem em movimentos cílicos de distintas velocidades, que convivem entre si mesmos e uns com os outros, reconstituindo-se assiduamente e de maneira desigual (1999, p. 159).

Ambas tendencias se encuentran en una tensión recíproca, de la cual no podrán ser abstraídas sin la alteración de su misma esencia. La intersección con otras estructuras culturales puede producirse a través de variadas formas. Así una cultura externa para irrumpir en nuestro mundo, debe cesar de ser “externa” para él. Debe encontrar para sí un nombre y un lugar en la lengua de la cultura a la que invade desde el exterior. Por lo tanto, para transformarse de “extraña” en “propia”, esta cultura externa debe, como vemos, asumir un nombre en la cultura a la que entra. El proceso de cambio del nombre tiene repercusiones sobre el contenido que adquiere una nueva denominación (LOTMAN, 1999, p. 181).

Assim que a cultura não deve ser compreendida como uma composição isolada e permanente, tampouco como uma esfera passivelmente suscetível a influências externas, mas realizando-se no desempenho de interseções. Logo, velhos hábitos de culturas nômades podem ser reconhecidos em atuais procedimentos de viajantes, métodos de interação urbana podem ser aplicados em ambientes do campo, bem como conceitos de aberto e fechado são permeáveis entre si na perseguição de uma rota. Cada uma dessas relações deriva-se de determinada conversação, que as próprias circunstâncias propiciam.

⁶¹ “Dado que la misma palabra ‘texto’ incluye en su etimología la idea del entramarse de los hilos del tejido, podemos decir que con una interpretación tal restituimos al concepto de ‘texto’ su significado” (LOTMAN, 1999, p. 109).

4 UM TRAÇADO VOLANTE

4.1 Cenários de fluxo e proliferação de inclusões

Embaraçado em um mosquiteiro cor-de-cana por entre a rede de deitar, onde mal lhe cabiam as longas pernas, ao jovem alemão Sebastián não importunavam os rumores da gente no início da manhã em meio às casas nunca muradas daquela praia. Em Nova Brasília, vilarejo situado ao sul da Ilha do Mel,⁶² numa embocatura da Baía de Paranaguá, no Paraná, ele se havia acomodado provisoriamente entre uma goiabeira e um ipê-amarelo do terreno arrendado pelo curitibano Ricardo, onde passara o restante da noite, após voltar de uma festa à beira mar. Ascendendo uma cigarrilha a principiar o desjejum, o dono da casa não se moderou ao despertar o rapaz:

— Sebastián! Sebastián, acorda! Quer um? Você quer? — oferecia Ricardo.

— *Oh, sí, sí... Gracias* — titubeava o moço, desvencilhando-se das camadas de filó.

Em um instante, estavam todos sentados no local de refeições da casa — um par de compridos bancos contornando a mesa equilibrada numa grade de madeira fincada na terra: além do anfitrião e do forasteiro; Mira, funcionária doméstica que saíra de São Paulo a viver na ilha, prestava serviços a Ricardo; Josivan, natural de Curitiba e morador da ilha havia oito meses, atendia na pizzaria ao lado e aparecia na casa nos intervalos de descanso. A mansidão do momento vinha acompanhada do fluxo de visitantes que chegavam à ilha, os quais se podiam entrever do outro lado da cerca de arame das casas, e, ainda, da sequência de visitas da vizinhança caiçara,⁶³ que se chegavam, a cavaquear.

No Brasil, Sebastián comunicava-se em castelhano, o qual aprendeu na escola e durante viagens, mas chegou a escutar de um morador local menos atento: “seu português é muito bom”. Aos dezenove anos de idade, estava em sua segunda viagem à América do Sul, dentre muitas em outras partes do mundo. O adolescente havia estado no subcontinente entre outubro de 2016 e julho de 2017. Havia regressado à região da Baviera, na Alemanha, a cumprir deveres em seu curso de graduação em Geografia e a trabalhar e ganhar dinheiro para retornar ao Brasil. Nessa segunda temporada, chegara em fevereiro de 2018 e perambulava por Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná; planejava tomar o rumo do Pantanal por volta de abril do mesmo ano.

⁶² Reconstrução de cena ocorrida durante pesquisa etnográfica para esta Tese, em março de 2018.

⁶³ Termo utilizado para designar o habitante “nativo” da ilha, também chamado popularmente de “local”.

Da residência no povoado bávaro de 600 pessoas, Sebastián conta que jogar futebol é a principal atividade de ócio. No entanto, o trânsito gradualmente passa a integrar-se em seu estar-no-mundo. Uma convivência pendular entre a casa e a rua vem modelando seu comportamento:

quando saio em viagem, há um tempo de transição; preciso me adaptar à nova condição. Estou acostumado com a cultura da Alemanha e muita coisa na América para mim é difícil. Com o tempo, o que me era estranho na América começa a me parecer normal. Volto para casa e preciso novamente de um tempo a me adaptar às condições da Alemanha, que, igualmente, com o retorno da convivência, se flexibilizam.⁶⁴

Encontrei Sebastián nos corredores de um supermercado no pequeno município de Morretes, situado entre as curvas da Serra do Mar, também no Paraná, durante período de pesquisa etnográfica. Vendo-me carregada de mochilas, perguntou-me se eu iria à Ilha do Mel. O moço lamentava a decisão de ter entrado horas antes em um trem turístico até a cidade, que percorreria a Estrada da Graciosa, enveredando pela Mata Atlântica — *mucho ruido*, justificava —, e queria partir dali. Acertamos de irmos juntos à ilha. Dez minutos depois, estávamos na rodoviária do município.

Na fila para entrar no ônibus que nos levaria Paranaguá, ponto de partida de barcos da baía, uma proposta de um morador local: em vez de comprarmos a passagem regular no próprio carro, compraríamos dele 20% menos custosa e usaríamos seu crédito no bilhete de transporte, que acumulava passes; a maioria dos passageiros aceitou e se utilizou da burla — notória não só aos passageiros, como também ao motorista e cobrador da empresa. Essa operação inaugurou uma conversação entre Sebastián e Manuela, 20 anos, estudante de Ciências Sociais, residente da cidade de Maringá, que tomava o ônibus rumo a uma praia próxima, a sair de férias. Os dois conversaram intensamente durante todo o trajeto, em inglês e portunhol. Visivelmente entusiasmada pela presença de um estrangeiro oriundo de tão distante terra, Manuela o inundou de questões sobre viagens, sobre a Alemanha, além de sugestões sobre experiências no Brasil e o trivial debate acerca das diferenças culturais. Outros passageiros se integravam pontualmente ao bate-papo.

Uma hora depois, já no avançar da tarde, ao desembarcar no terminal de Paranaguá, os dois se despediram e seguiram, cada um, seu trajeto. Ali Sebastián me contou que haviam clonado seu cartão bancário durante a viagem, causando-lhe uma restrição operacional que o impedia de adquirir cédulas para comprar a passagem de ônibus até Pontal

⁶⁴ Depoimento à pesquisadora, durante convivência em pesquisa de campo, em março de 2018, na Ilha do Mel, município de Paranaguá (Paraná, Brasil). Original em castelhano, aqui em tradução livre.

do Sul, o porto mais próximo da ilha, com embarcações disponíveis a cada 30 minutos. Decidimos, por isso, embarcar dali mesmo, distante 1 hora e 30 minutos de nosso destino, onde poderíamos adquirir as passagens com o cartão bancário. Orientados pela informação de uma funcionária da estação rodoviária, margeamos a baía por alguns minutos até encontrar o posto de vendas de bilhetes, quando nos deparamos com um cartaz: o último barco do dia havia saído vinte minutos antes.

O instante de desapontamento foi interrompido pela abordagem de outro rapaz:

— Vocês perderam o barco? Nós também. A gente vive na Ilha do Mel e veio a Paranaguá *pra* fazer compras no supermercado. Como os pacotes eram muitos, acertamos de um entregador vir trazê-los ao porto. Mas deu a hora do barco e o motoqueiro não havia chegado. Não pudemos ir. Se quiserem, podemos nos unir e resolver nossa ida à ilha juntos — contou-nos Fred, sobre ele e Ádamo.

De pronto aceitamos a proposta. Naquele momento, havia três principais possibilidades: 1) talvez chegasse um barco particular que fosse à Ilha do Mel antes do anôitecer, ao qual poderíamos pedir uma carona, o que não era garantido e dependeria de nosso poder de persuasão; 2) fretaríamos um barco para fazer o trajeto, o que nos parecia opção demasiado cara, dadas as circunstâncias de nossa viagem; 3) nos alojaríamos em Paranaguá naquela noite, aguardando a saída da primeira embarcação do dia seguinte, porém na condição de encontrar alojamento econômico.

Num conjunto de bancos da praça do porto, acomodamos nossas bagagens e permanecemos por algumas horas, costurando negociações que envolviam os administradores do supermercado, responsáveis pela perda dos rapazes; barqueiros, que poderiam nos ajudar a atravessar a baía; e residentes da localidade, em busca de uma paragem barata para pernoitar. Revezávamo-nos entre os que negociavam o barco, os que iam averiguar quartos de hotel ou casas de moradores, os que buscavam o gerente do supermercado por telefone e os que cuidavam das mochilas. Fizemos uma refeição na praça, afrouxamos a roupa e tiramos os sapatos. Idas e vindas de pessoas e soluções causavam um pequeno rebuliço naquele espaço, enquanto que, logo ao lado, moradores tomavam sua cerveja sossegadamente no final de tarde.

Já instalada a noite, uma resolução: Fred e Ádamo passariam a noite em um quarto de hotel custeado pelo supermercado, em reparação pelos prejuízos causados pelo atraso do entregador; eu e Sebastián dormiríamos, cada um, numa quitinete de um hotel próximo — uma hospedaria popular para homens sozinhos, onde cada qual se acomodava em uma habitação de três metros quadrados, com uma pequenina cama tubular, uma pia para

lavar as mãos, um espelhinho preso à parede e uma janela grande de vidro escovado que dava para o corredor principal; os banheiros eram coletivos, divididos pelos homens e pelas eventuais mulheres, em cada andar.

Depois de nos acomodar e nos banhar, encontramo-nos, os quatro, no mesmo bar onde senhores bebiam próximos de nós, mais cedo. Fred e Ádamo nos contavam do deslumbramento que a Ilha do Mel costumava exercer nos visitantes e dos “perigos” dessa relação. “Vocês não irão querer embora”. Diziam que, além da presença de surfistas em busca da boa formação de ondas, havia os que se apartavam com os costumes das grandes cidades e construíram ali outros ritmos de vida, os que nasceram e sempre estiveram apenas na ilha e, claro, alguns tipos extravagantes que ajudavam a construir uma imagem “excêntrica” do local.

Os dois jovens de 24 anos de idade eram recém-chegados de Canela, município serrano localizado no estado do Rio Grande do Sul. Ádamo havia sido despedido do emprego recentemente e usufruía dos benefícios previdenciários enquanto se estruturava na Ilha. Fred o seguiria, chegando semanas depois, buscando emprego pelos contatos que iam pouco a pouco fazendo na ilha entre donos de bares, restaurantes e hospedarias. No momento, os dois dividiam um quarto alugado na casa de Ricardo. Foi também através deles e do embarço no porto de Paranaguá que Sebastián se instalou por lá.

Ao nos perguntarem onde iríamos nos hospedar, respondemos que ainda não sabíamos, mas que precisávamos de um local de baixo custo. “Se quiserem, podemos falar com nosso amigo. A ver se ele não lhes deixa ficar lá por esta noite”, afirmaram, ainda em meio à confusão do porto. Tomamos, eu e Sebastián, como um excelente destino. Na manhã seguinte, todo o alvoroço havia se desfeito e cruzamos a baía. Àquela altura, já nos sentíamos um grupo. Ao chegar em terra, era uma vez mais momento de negociar. Assumi as rédeas da argumentação com o dono da casa e ele nos permitiu ficar aquela noite ali. Pagaríamos um valor simbólico pelo uso do banheiro e da cozinha e dormiríamos do lado de fora da casa — eu em minha barraca, Sebastián em sua rede. Acomodamo-nos, nos banhamos, comemos e, dentro de pouco tempo, estávamos integrados ao convívio familiar.

Ricardo passava uma larga temporada na Ilha do Mel como parte do tratamento para recuperar-se das sequelas de um golpe com faca que recebera em Curitiba, durante um assalto. Estava havia dois anos com a mobilidade comprometida, locomovendo-se em cadeira de rodas, e a expectativa era que, dentro de um ano, recobrasse a capacidade de caminhar. Nas ruas de terra branca do vilarejo de Nova Brasília, fazia caminhadas auxiliado por Mira e outros exercícios que o ajudavam a reaver os movimentos. Durante esse tempo, havia se licenciado do trabalho e se sustentava por meio dos benefícios da previdência social do Brasil.

Para complementar a renda mensal, alugava o segundo quarto da casa a visitantes de veraneio da Ilha. Com Ádamo e Fred, o acerto foi de um mês, inicialmente.

Horas após nossa chegada à casa, situada numa esquina da ruela principal da vila, desembarcaram à localidade, ainda, a mulher de Ricardo, Camila, que era cantora e se apresentava em bares locais, e o filho de dois anos do casal, Raul. Toda essa gente dividia o espaço. Ricardo nos alertava dos perigos de picada de aranha e nos orientava sobre os rincões não só da ilha como da própria casa, erguida toda em tábuas de madeira, com paredes apenas nos quartos e banheiros, estando a cozinha abundantemente integrada ao terreno da propriedade e, contiguamente, à rua.

No dia seguinte à nossa chegada, ao final da tarde, após um dia de convivência com Nova Brasília e outros vilarejos e praias do local, partimos da casa de Ricardo. Ele argumentava que a estrutura do local não receberia tanta gente, que a caixa d'água não seria suficiente para abastecer a todos. Encontramos, temporariamente, um *camping* ali próximo, cumprimentamos cada um e nos fomos. Durante o tempo de permanência na ilha, ainda nos alojamos no terreno de uma pousada- restaurante, utilizando a cozinha e o banheiro dos funcionários como apoio, e mantivemos o convívio com a casa, em breves aparições para nos encontrar com Ádamo e Fred. Sebastián deixou a ilha quatro dias depois, com destino a Curitiba. Eu, cinco. E o vínculo se desfez.

“Caminante, son tus huellas/el camino y nada más/Caminante, no hay camino/se hace camino al andar”⁶⁵ Os versos do poeta modernista espanhol Antonio Machado, já bastante conhecidos e referenciados, representam uma das principais características do fluxo dessa prática de estrada, numa metáfora da própria vida: não há caminho fixo, único, para se chegar a algum lugar; ele é construído das experiências ao longo do percurso.

Partindo do propósito de compreender os processos de criação de meu objeto de estudos, ou seja, as tramas comunicacionais construídas nas relações de viajantes com residentes, ambientes e contingências (acasos, afetos, acontecimentos etc.), em suas permeabilidades de fronteiras durante seus trajetos pela América do Sul, é necessário discutir de que maneira essas relações se desenvolvem no espaço urbano externo. Para compreender a

⁶⁵ “Caminhante, são tuas pegadas/o caminho e nada mais/Caminhante, não há caminho/faz-se o caminho ao andar”, em tradução livre (MACHADO, 2008).

sociabilidade nesse contexto, dialogo com os conhecimentos de antropologia urbana de Manuel Delgado, retomando aqui o propósito desse campo de conhecimento:

Una antropología urbana, en el sentido de *de lo urbano*, sería, pues, una antropología de configuraciones sociales escasamente orgánicas, poco o nada solidificadas, sometidas a oscilación constante y destinadas a desvanecerse enseguida. Dicho de otro modo, una antropología de lo inestable, de lo no estructurado, no porque esté desestructurado, sino por estar *estructurándose*, creando protoestructuras que quedarán finalmente abortadas. Una antropología no de lo ordenado ni de lo desordenado, sino de lo que es sorprendido en el momento justo de ordenarse, pero sin que nunca podamos ver finalizada su tarea, básicamente porque *sólo es esa tarea* (DELGADO, 1999, p. 12, grifos no original).

Sendo assim, o material de trabalho sobre o qual se debruça a antropologia urbana são o que o autor chama de estruturas líquidas, “ejes que organizan la vida social en torno a ellos, pero que raras veces son instituciones estables, sino una pauta de fluctuaciones, ondas, intermitencias, cadencias irregulares, confluencias, encontronazos...” (DELGADO, 1999, p. 26). Ela difere de uma antropologia da cidade, que se ocupa de um espaço construído, assentado, habitado, mais ligado a uma ideia de estabilidade. O urbano é a relação que se desprende nesses espaços, a prática, transcendendo a necessidade de se estar em determinados tipos de cidades e/ou territórios:

Está claro, en este orden de cosas, que la ciudad no es lo mismo que lo urbano. Si la ciudad es un gran asentamiento de construcciones estables, habitado por una población numerosa y densa, la urbanidad es un tipo de sociedad que puede darse en la ciudad... o no. Lo urbano tiene lugar en otros muchos contextos que transcinden los límites de la ciudad en tanto que territorio, de igual modo que hay ciudades en las que la urbanidad como forma de vida aparece, por una causa u otra, inexistente o débil (DELGADO, 1999, p. 11-12).

O que implicaria a urbanidade seria a mobilidade: “los equilibrios precarios en las relaciones humanas, la agitación como fuente de vertebración social, lo que da pie a la constante formación de sociedades coyunturales e inopinadas, cuyo destino es disolverse al poco tiempo de haberse generado” (DELGADO, 1999, p. 11). Nesse sentido, um viajante de longa duração seria exemplo de um condutor por excelência da urbanidade, uma vez que, para criar uma rota, deve se agitar, se mobilizar e jogar com recursos de entrada e saída em lugares, contextos e situações, fazendo despontar um complexo móvel de relações e sentidos na estrada. Uma antropologia urbana seria, então, uma antropologia das configurações pouco orgânicas, submetidas a oscilações e dissoluções, um olhar por sobre o instável (DELGADO, 1999, p. 12).

Em se tratando do espaço urbano *externo*, um destaque a se fazer é que o espaço exterior é o local do acontecimento e se organiza continuamente, a partir do deslocamento dos indivíduos. Delgado (2007) aponta como característica singular dessa zona de convivência a proliferação de um emaranhado diversificado de relações, compostos de usos, adequações contínuas e mútuas, que emergem não de pontos fixos, mas móveis, ou seja, destinados a se dissolver e a reagrupar-se em seguida, continuamente. Segundo o autor, não seria o espaço urbano uma construção fixa, mas uma atividade, uma ação interminável, em duplo sentido de desconhecimento mútuo e de formulação de novos recursos, cujos protagonistas se diluem entre esses usuários que reinterpretam a forma urbana a partir das formas de um ir e vir por seus caminhos.

Nesse contexto do movimento urbano, a partir de Delgado, as relações estabelecidas pelos viajantes funcionariam como um diagrama, composto por permanentes combinações entre os espaços e seus transeuntes, em processos de sociabilidade, conflitos, formas de conhecer e interpelar, como podemos observar na cena descrita anteriormente, na qual se demonstra um intrincado de sujeitos e paisagens na experiência do alemão Sebastián em Paranaguá, “son seres del rizoma, viajeros interestructurales” (DELGADO, 1999, p. 117). É nesse exterior que ocorrem encontros casuais, associações entre estranhos, práticas comunicativas complexas e aceleradas, ambiente de alteridade generalizada. Da viagem independente, aberta às interposições do meio do caminho, derivam-se sociedades instantâneas, que se produzem entre desconhecidos em inclusões transitórias, que podem se construir a partir de relações dramatúrgicas, ritualizadas, ao mesmo tempo espontâneas, nunca repetidas. São acontecimentos, situações e ocasiões que emergem dos cruzamentos de rotas que os próprios viajantes favorecem, por seu caráter móvel, furtivo e antropofágico, dotados de grande poder de adaptação (DELGADO, 1999, p. 13).

Podemos observar, nesse jogo, simultaneidades, negociações, vínculos débeis, deslizamentos, entrecruzamentos e bifurcações, favorecendo um traçado rizomático das rotas do continente sul-americano. No urbano, a territorialização é um pacto temporário, acompanha o indivíduo, se expandindo ou contraindo-se em função dos tipos de encontro. É como o transcurso da vida, mas sintetizada e representada com elevada potência e aceleração durante a viagem. Delgado (1999, p. 178) chama, assim, o urbano de “espaço itinerante”, “espaço-movimento”, “territórios circulatórios”. Nessas relações na estrada, em seu amontoado de signos semoventes, quase nada “fica”, apenas “passa”, ou seja, é ambiente de permanente desterritorialização e reterritorialização, com componentes sucessivos e instáveis; vive-se em fronteiras, favorecendo a mobilidade e estimulando as recomposições das relações

entre seus transeuntes. Por isso que a urbanidade não se manifesta apenas nas cidades urbanizadas, sendo um aspecto relacional.

Se buscássemos uma representação oposta, esta não seria o “rural”, mas o “comunitário”, por exemplo — ainda que essas concepções (e práticas) se enrosquem e comuniquem-se, em vários momentos, num arranjo transfronteiriço; não sendo interessante aqui retê-las em posições contrárias. Portanto, em espaços naturais abertos ou povoados recônditos podem se estabelecer relações tão tipicamente urbanas quanto no centro de uma metrópole. Isso serve ao trajeto de *viajeros* na América do Sul, incluindo, por exemplo, estradas, trilhas, campos, praias, montanhas, desertos, povoados, transportes públicos e rodoviárias — e sem deixar de agregar, também, outras dinâmicas, particulares a cada ambiente.

Nômades, andarilhos, forasteiros, mochileiros, *trotamundos*. A prática de avanço pelo continente sul-americano aberta aos intercursos contextuais e integrada às paisagens e associações da estrada leva-nos à dimensão processual dos eixos relacionais entre culturas. Discuto aqui a experiência de viajantes no contexto do espaço público urbano e dos processos de criação na comunicação que se constrói a partir de fronteiras permeáveis na relação entre esses atores sociais, residentes, ambientes e contingências das rotas na América do Sul.

Quando conheci o engenheiro mecânico peruano Pablos M., em setembro de 2013, no município venezuelano de Santa Elena de Uairén, situado na fronteira com o Brasil, ele me contou que saía em viagens de longa duração pela América do Sul em períodos alternados às atividades profissionais, na Colômbia, onde vivia. A duração média de cada temporada em trânsito, segundo ele, era de um ano. Na estrada, Pablos incluía-se em atividades laborais temporárias que o ajudavam a construir seu trajeto, hospedava-se na casa de residentes que conhecia no contexto do trânsito, em contínua abertura para integrar-se aos contextos durante o percurso.

Já caminhando por entre os países da América do Sul desde 2012, especialmente ao longo da extensão amazônica, o jovem argentino Henrique, quando indagado sobre sua cultura, evitava uma identificação a partir de uma nacionalidade fixa, expressando um entendimento de si a partir da condição em deslocamento: “Não sou argentino. Sou um latino-americano. Vivo em toda a América Latina”, afirmava.⁶⁶ Afinal, por “trânsito” entende-se não só uma mobilidade físico-espacial de um ponto a outro, mas também uma mutabilidade da

⁶⁶ Em depoimento para a pesquisadora, em setembro de 2013, no distrito de Alter do Chão, município de Santarém, no estado do Pará (Brasil).

coisa e do indivíduo, uma condição liminar; daí derivam o transeunte, o transitável, o transitório e a transição.⁶⁷

Tránsito, transeunte, del latín *transeo* — pasar, ir de un sitio a otro, transformarse, ir más allá de, transcurrir, recorrer rápidamente... —, cuyo participio es *transitus*: acción de pasar, de cambiar de condición. *Transitus*, como sustantivo: lugar de paso, paso. ¿O es que acaso no podría decirse de todo usuario del espacio público o semipúblico que es *un ser del umbral*, predisposto a *lo que salga*, extranjero, adolescente, enamorado, *outsider*, alguien siempre *dispuesto a cualquier cosa*, fuente, por lo mismo, de alarma y de esperanza? Espacio público, espacio todo él hecho de tránsitos, espacio, por tanto, *de la liminalidad total, del trance permanente y generalizado* (DELGADO, 1999, p. 120, grifos no original).

Do mesmo modo que as circunstâncias da estrada modificam ou sugerem o itinerário dos viajantes, estes andarilhos também interferem nesse complexo e igualmente se transformam, desenvolvendo habilidades que lhes assegurem a continuidade da experiência de mobilidade. Posso compreender nessas relações um nível de organização complexa, complementando o debate que já iniciei, na Introdução deste trabalho: “os indivíduos, em suas interações, produzem a sociedade, que produz os indivíduos que a produzem. Isto se faz num circuito espiral através da evolução histórica” (MORIN, 2007, p. 87). Ainda em diálogo com Morin, percebo nessas relações as interações das quais trata o autor, quando aponta o potencial transformador em via múltipla possibilitado pelos pontos de contato e interseção entre os elementos. “As interações são ações recíprocas que modificam o comportamento ou a natureza de elementos, corpos, objetos, fenômenos em presença ou em influência” (MORIN, 2005, p. 72).

O número e a riqueza das interações aumentam quando se passa ao nível das interações, não mais apenas entre partículas, mas entre sistemas organizados, átomos, astros, moléculas e, sobretudo, seres vivos, sociedades; quanto maiores a diversidade e a complexidade dos fenômenos em interação, maiores são a diversidade e a complexidade dos efeitos e transformações resultantes dessas interações (MORIN, 2005, p. 72).

Essa perspectiva nos conduz ao debate no contexto do espaço público externo da América do Sul, considerando sujeitos e culturas em permanente trânsito, tanto no sentido

⁶⁷ Do *Dicionário etimológico da língua portuguesa* (CUNHA, 2010, p. 645, grifos no original): “**trânsito** sm. ‘caminho, trajeto, passagem’ XVI. Do lat. *trānsitus* -ūs || INtransitÁVEL 1844 || INtransitIVO 1844. Do lat. tard. *intrānsitūs* || **transeunte** adj. s2g. ‘passante, caminhante’ XVI. Do lat. *trānseūns* -untis, part. pres. de *transīre* || **transição** sf. ‘ato ou efeito de transitar’ 1813. Do lat. *transitō* -ōnis || **transiente** adj. 2g. ‘transitório’ 1899. Do lat. **transiente*, por *trānseūns* -untis || **transitar** XIX. Do fr. *transiter* || transitÁVEL 1844 || transitIVO XV. Do lat. tard. *transitūs* || transitÓRIO adj. ‘passageiro’ XV. Do lat. *trānsitōrūs*. ⇒ **trânsito** — INtransitÁVEL | 1836 SC || INtransitIVO | 1836 SC || **transiente** | 1836 SC || transitÓRIO | XIV ORTO 177.4 |”.

figurado e como literal, podendo perceber vasto potencial criativo. Assim, considero o que o autor chama de “calor cultural”, isto é, uma “intensidade/multiplicidade de trocas” (MORIN, 2008, p. 35), cuja presença favorece “condições estáveis e movediças”, ou seja, o devir criador (MORIN, 2008, p. 35):

O calor é uma noção que invadiu o universo físico. Em toda parte onde há calor, isto é, agitação de partículas ou átomos, o determinismo mecânico deve abrir espaço para determinismo estatístico, e a estabilidade imutável deve ceder lugar a instabilidade, turbulências ou turbilhões. Assim como o calor se tornou uma noção fundamental no devir físico, é preciso dar-lhe um lugar de destaque no devir social e cultural, o que nos leva a considerar, onde há “calor cultural”, não há um determinismo rígido, mas condições instáveis e movediças. Do mesmo modo que o calor físico significa intensidade/multiplicidade na agitação e nos encontros entre partículas, o “calor cultural” pode significar intensidade/multiplicidade de trocas, confrontos, polêmicas entre opiniões, ideias, concepções. E, se o frio significa rigidez, imobilidade, invariância, vê-se então que o abrandamento da rigidez e das invariâncias cognitivas só pode ser introduzido pelo “calor cultural” (MORIN, 2008, p. 35).

Nossas sociedades se compõem, então, de conjuntos móveis assimétricos, em diálogo e em conflito, em alternâncias entre ordem e desordem, o que gera criação e reorganização.

A ordem? É tudo o que é repetição, constância, invariância, tudo o que pode ser posto sob a égide de uma relação altamente provável, enquadrado sob a dependência de uma lei. A desordem? É tudo o que é irregularidade, desvios com relação a uma estrutura dada, acaso, imprevisibilidade. Num universo de pura ordem, não haveria inovação, criação, evolução. Não haveria existência viva nem humana. Do mesmo modo nenhuma existência seria possível na pura desordem, porque não haveria nenhum elemento de estabilidade para se instituir uma organização. As organizações têm necessidade de ordem e necessidade de desordem (MORIN, 2007, p. 89).

Os fluxos de cada personagem do contexto de estrada — viajante, residente, mas também paisagens, afetos, acasos e outros sujeitos — tocam-se entre si e, rapidamente, se distanciam, pela própria dinâmica da jornada, sempre em movimento. Durante uma viagem, os vínculos são feitos e desfeitos rapidamente, e essas relações abrem caminho para se explorar e se reconhecer textos próprios da América do Sul, criando-se também novos textos, nutrindo uma teia comunicacional e semiótica complexa. Esse roteiro se desenrola em um jogo entre planejamento e derivas.

Assim sendo, posso me aproximar da acepção da pesquisadora Cecília Almeida Salles, quando percebe o gesto criador como movimentos com tendências, método que direcionaria o processo de construção na cultura, mas que atuaria como “condutores maleáveis”, receptivos e favoráveis às incorporações dos acasos, ao seu complexo repertório

inferencial — não sem negociações, reelaborações, transcriações. Nas palavras de Salles, um “movimento dialético entre rumo e vagueza” (SALLES, 2013, p. 38). Localizando a discussão nos processos de criação na cultura, posso afirmar que a permanente incorporação que se dá no âmbito dessas experiências de viagem dialoga de maneira direta com o entendimento de mobilidade e inacabamento que traz Salles (2006), concepção que considera um imbricamento sem ponto inicial ou final, não linear e multidirecional, dinâmico e canibal.

A autora contribui para o entendimento das práticas de mobilidade dos viajantes, ainda, na medida em que considera a tensão entre limite e liberdade como parte do processo criador, favorecendo uma predisposição à criação a partir de uma ligação e de uma negociação com o ambiente e suas circunstâncias. “Só se pode agir livremente sacrificando constantemente outras possibilidades de liberdade; a liberdade constitui-se tanto das escolhas que se deixa de fazer ou que não se pode fazer, quanto das escolhas que efetivamente acontecem” (SALLES, 2013, p. 68-69). Segundo Salles, o processo criativo se desenrola por meio de uma permeabilidade de coletividades, suas apropriações, inferências, isto é, seus aspectos relacionais, existentes na inter-relação da semiose.⁶⁸

4.2 De um fractal estradeiro

Uma poética de mobilidadeposta em curso pelos viajantes de longa duração está em relação íntima com a própria atividade de criação nas culturas latino-americanas. Quer dizer, se as culturas não podem ser vistas como um acúmulo de material estanque ou em vagarosos mecanismos de atualização e incorporação, que se desdobrariam em sentido linear e com pouca variação, os itinerários dos caminhantes também não. Portanto, as tramas relacionais desses dois universos se tocam entre si e reverberam no que se trata aqui como estruturas fractais.

A cultura não pode ser vista como um projeto cumulativo na direção de um coroamento linear no futuro, mas como uma rede de conexões, mediada pelas múltiplas variações da natureza, cuja força de fricção e engaste ressalta a noção de processos inacabados, intercambiáveis e semoventes. O conceito de estrutura tem de ser outro: as partes de um conjunto não dependem mais de totalizações (dada a sua assimetria inerente) nem pertencem a um mesmo conjunto, podendo vincular-se, em zigzag ou vaivém, a várias séries ou subséries diferentes, mais distantes ou mais contíguas, ao mesmo tempo (dada a sua base solar, geológica e vegetal de extensibilidade sintática barroquizante). À falta de melhor nome, chamemos isso por enquanto de estruturas mestiço-fractais (PINHEIRO, 2013, p. 143).

⁶⁸ Informação coletada durante aula ministrada por Cecília Almeida Salles, na disciplina *Teoria dos Processos de Criação - Estudos avançados sobre redes de criação*, no PEPGCOS, da PUC-SP, no período de 2016-2.

Sendo assim, poderíamos iniciar aqui uma argumentação tentando perceber de que modo essa ideia de estrutura fractal, ou *mestiço-fractal*, conforme nomeia Pinheiro, se aproximaria do cenário estradeiro na conjunção de seus componentes em suas junções criativas. Pode-se considerar que, no decorrer do processo de desdobramento de que se constitui a rota da experiência de viagem, diversos conjuntos relacionais se tocam, de maneira desigual. Os termos desses contatos variam em qualidade e profundidade, podendo se expressar em meros esbarrões casuais ou resvalando um no outro, de modo a sugerir infiltrações recíprocas.

Descobriu-se há pouco tempo que, muitas vezes, o ponto de atracção [sic] é um conjunto de pontos e que o sistema é atraído primeiramente por um ponto, depois por outro, e ainda por outro. Fala-se então de atracção [sic] estranha. Os pontos de atracção [sic] estranhos podem povoar, cada vez mais densamente, linhas, superfícies, volumes. Podem ter dimensões que não se exprimem por números inteiros, porque se distribuem densamente no interior de volumes ou de superfícies. Chamam-se fractais, porque a sua dimensão (no sentido da geometria) não é um número inteiro. Com os pontos de atracção [sic] que são fractais devem esperar-se comportamentos muito irregulares, caóticos e contínuas flutuações (PRIGOGINE, 2008, p. 65-66).

Nesse imbrincamento processual, que poderíamos chamar de “estrutura”, estão envolvidas, pelo menos, as seguintes partes, que podem ser compreendidas como redes interativas, no contexto ou ambientes das viagens de longa duração como contendo propriedades sistêmicas (sistemas abertos), que se conectam por meio de nós ou eixos relacionais (ou até podem figurar como eles mesmos) e se organizam entre si em incorporações contínuas, formando o que se entende neste trabalho como a rota de viagem: 1) como pontos nodais de breve assento e alojamento, relativamente estáveis no contexto do trânsito, estão as residências de moradores locais, que podem ser acessadas por meio de programas de computador para recepção de visitantes, por uma relação de boca a boca que leva o viajante a um residente disponível a recebê-lo ou por acordos realizados cara a cara a partir de situações momentâneas; 2) estabelecimentos formalmente instituídos como hospedarias para pessoas de passagem, também com aproximações com um caráter mais estável fisicamente e funcionalmente (embora o fluxo de pessoas e usos do espaço seja intenso) como albergues, *campings* e pousadas, que podem se utilizar do escambo de voluntariado ou não; 3) locais informalmente utilizados como refúgio temporário para viajantes, que pode ser qualquer lugar que adquira sentidos de alojamento a partir das confluências e ressignificações do/no trajeto; 4) o próprio mercado turístico, que se coloca

nessa trama como catalizador de experiências e também nos processos de escolha de destinos como locais desejados para visitação, além de controlar o acesso a determinados locais; 5) os modos de acesso aos lugares, através de uma combinação de meios de transporte; 6) grupos e indivíduos de diversas origens e pretensões que se encontram no trânsito, seja de viajantes de longa duração, seja de migrantes, de gente local que se desloca ou outras variações de pessoas em locomoção. Todas essas partes podem encostar-se em determinado momento, algumas vezes uma única vez, mas, em outras, repetidas vezes, e, em muitos casos, mobilizam-se em repercussões mútuas uns nos outros.

Portanto, nesses contextos de tramas interrelacionadas, não se pode precisar onde começa e onde termina a rota, uma vez que ela se desenha de um múltiplo empenho relacional, *a partir de e em direção a* diversas partes. Assim, o residente pode não apenas vislumbrar o viajante que passa, mas também se conectar com ele, seja através de hospedagem, de informações ou de qualquer outra forma de interação nos espaços públicos que contribua para a construção da rota; pode, ainda, se unir a esse trajeto, aderindo à viagem e convertendo-se de uma posição geográfica fixa para atuar como elemento volante, saindo da posição de ponto nodal e passando a percorrer o traçado estradeiro (não que os sentidos de ponto nodal já não pudessem desestabilizar-se e alterar-se mesmo em um cenário de fixidez geográfica; estamos tratando aqui de uma marcha também espacial). Já o viajante não só atravessa o cotidiano de lugarejos e povos, como se vincula a eles para manter seu próprio trânsito, algumas vezes adentrando tramas locais e passando a fazer parte, temporariamente (que pode ser entendido por dias, semanas, meses, mas também há os que ficuem por anos em determinado lugar, não abrindo mão de seguir identificando-se como “viajante”).

No caso do mercado turístico, pode-se compreender que esse atua em direção ao caminhante como um catalisador da relação desses passantes com lugares de visita e adesão a modos de conhecer, em certa medida, preestabelecidos. O viajante, entretanto, trata-o, ao mesmo tempo, como obstáculo do qual se desviar, uma vez que tem por projeto construir uma experiência autônoma e singular, mas também se insere nele ao engajar-se em atividades laborais que atendem ao turismo, tanto institucionalmente (como voluntariado ou no trabalho temporário no comércio turístico local, por exemplo) como no comércio e apresentações *callejeras* e, mesmo, na aproximação com pessoas que estão a turismo com as quais se compartilha algum circuito ou situação de viagem.

As hospedarias percebem o movimento de gente indo e vindo por meio de seu contexto de fixidez e possui sua existência e andamento intimamente vinculados e condicionados a esse fluxo; ao passo que o caminhante experiencia aquele local como uma

desaceleração de ritmo (ou sua quebra), que se converte em assento temporário, além de ser um ponto da trajetória de viagem com grande potencial de reformulação de rotas e modos de fazer, isto é, ali o viajante aproveita para atualizar a bagagem que carrega (desfazendo-se de objetos e/ou adquirindo outros utensílios), para alimentar-se melhor, conhecer pessoas e estabelecer vinculações com gente de interesse em comum, realizar contatos com pessoas com as quais esteve durante o itinerário ou preparando encontros futuros (por meio da troca de mensagens por internet), planejar e pesquisar próximos destinos, estabelecer contato para a oportunidade de ser recebido em algum lugar, entre outras providências que podem derivar uma nova etapa do trajeto, renovada em seu material de trabalho. Há aí variados graus, nuances e demais perspectivas que se pode depreender desses muitos pontos de entrada de leitura do fenômeno, todos contendo propriedades uns dos outros e necessitando nutrir-se dessas interrelações para manter-se em curso no ambiente comunicacional da estrada; não em fluxo linear e nivelado, mas fracionado, com idas e vindas, saltos e reincidências.

Assim, um caminho percorrido em alternâncias entre essas redes ou sistemas favorece a permanência do curso de viagem e, ao mesmo tempo, a impermanência de estados, surgindo daí uma variação que trabalha pela dinâmica da mobilidade do viajante, isto é, as mudanças nas experiências de percurso, suscitadas pela criação dos encontros que se desenvolvem na estrada, permitem sua permanência em trânsito, quer dizer, uma complexificação da experiência e extensão do período/modos de estar em deslocamento. Embora tenham um componente contingencial, esses encontros se processam também por meio de uma intenção do viajante de defrontar-se com o fortuito, que pode se desdobrar em uma dupla repercussão a ele mesmo: a queixa pelo fator accidental que interfere em um equilíbrio ocasionalmente projetado pode vir atrelada a um impulso ou uma emergência do aproveitamento circunstancial, ou seja, um fluxo de energia criativa que se desvela do rompimento de possíveis expectativas.

O que se quer dizer com isso é que, quanto menos linear e mais afastado de um “pretenso”/“suposto” equilíbrio for o processo de criação do percurso, maior será o número de possibilidades de caminhos, encontros e práticas da/na estrada. As circunstâncias se renovam e as situações se atualizam continuadamente, decorrendo desse itinerário novas bifurcações, gerando acessos, atalhos e sentidos, sempre relacionados estreitamente com o destino anterior.

O imprevisto não é absolutamente aleatório, podendo ser visualizado dentro de uma gama de possibilidades ou de probabilidades, ou seja, perder o horário do transporte, conhecer alguém que oferece hospedagem, integrar-se a alguma atividade laboral temporária ou vincular-se afetivamente a alguém ou a algum lugar, bem como a ocorrência de algum

fenômeno natural como uma tempestade ou de algum incidente, como uma mobilização de greve de trabalhadores que obstrui a estrada com barricadas, é algo que pode passar a qualquer momento, a depender dos contextos, como também pode, simplesmente, não acontecer. E com isso o viajante lida; ele não apenas se move junto com esse tipo de interposição, como pode almejar tais episódios, como porção de um jogo de encaixes de um caminho fracionado e sinuoso, parte da matéria-prima que dará sentidos de aventura à empreitada e que, a depender do que se fará dessa nova peça que conflui para uma extensão da rota, pode renovar ritmos, intenções e inclinações da jornada.

Toda história, toda narrativa implica acontecimentos, implica que isto que aconteceu teria podido não ocorrer, mas ela só tem interesse se esses acontecimentos forem portadores de sentido. Não se conta uma sequência de lances de dados, a não ser se certos lances tiverem consequências significativas: o dado só é o instrumento de um jogo de azar se *o jogo tiver uma aposta*.

(...) [Necessário] é, portanto, que certos acontecimentos sejam capazes de *transformar o sentido* da evolução que eles escandem, isto é, reciprocamente, que essa evolução seja caracterizada por mecanismos ou relações capazes de dar um sentido ao acontecimento, de gerar a partir dele novas *coerências* (PRIGOGINE; STENGERS, 1992, p. 51-52, grifos no original).

Nessa perspectiva, relaciono esse movimento da estrada ao que realiza Prigogine (2002), quando associa a noção de instabilidade dinâmica à ideia de caos. Segundo o autor (2002, p. 08), o “caos” não necessariamente está relacionado a desordem e imprevisibilidade, podendo-se incluir nesse conceito noções de probabilidade e irreversibilidade. Conforme Prigogine (2002, p. 12), o caos é decorrente de fatores de instabilidade, isto é, em sistemas dinâmicos instáveis, uma perturbação se amplifica, fazendo com que trajetórias antes próximas passem a divergir, inaugurando novas aproximações, com outras possibilidades de itinerários. Isso quer dizer que uma flutuação eventual, ou seja, uma interferência no trajeto trabalha por suscitar uma bifurcação no caminho, o que deverá demandar uma ação criativa comunicacional na organização dessa trama de relações, que se dará a partir de uma elaboração da continuidade do percurso.

Assim, podemos compreender uma estrutura fractal estradeira por meio das correlações depreendidas das interações de viajantes com os diferentes sistemas e suas atividades que se emergem da mobilidade pela América do Sul. Essas correlações, conforme Prigogine e Stengers (1992, p. 57), “permitem que se precise a relação entre ‘todo’ e ‘partes’ que caracteriza cada um deles. As partes em questão podem ser simplesmente as diferentes regiões do sistema, e então nos perguntaremos como determinado acontecimento local afeta sua vizinhança, em que alcance e a que grau”, não sendo possível, portanto, pensar cada

elemento da estrada em separado, mas em processos que se desenrolam de maneira recíproca, encadeada.

Da mesma forma, a questão do acontecimento, das circunstâncias que lhe permitem propagar-se, adquirir sentido, ser oportunidade de uma transformação qualitativa, é comum a todas as ciências que tratam das populações, de modos de estar “junto”. É impressionante verificar que as teorias sociais e políticas, mas também os revolucionários, os criadores de moda, os técnicos de publicidade etc., se defrontam com a mesma questão: que é uma instabilidade? Como favorecê-la ou, pelo contrário, como evitá-la? Aqui, porém, a situação é muito mais complexa do que em física: ao contrário das moléculas, os homens lembram-se, imaginam, estabelecem ou inventam correlações, em suma, são capazes de se proporem o problema do que estão vivendo. As “circunstâncias” adquirem então significações múltiplas e até passam a fazer parte das narrativas ou das análises pelas quais tentamos interpretá-las. As relações não lineares, cujo papel crucial em física foi compreendido pelos físicos, são aqui não apenas onipresentes como também capazes de emaranhar os pontos de vista locais, as visões globais, as representações divergentes do passado, do presente e do futuro (PRIGOGINE; STENGERS, 1992, p. 69-70).

Daí porque muito se fala que esses viajantes estão em grande medida “à deriva”. Este termo exprime não só sentidos de flutuação às casualidades, como também comporta a ideia de *derivação*, quer dizer, fazer provir algo novo a partir de uma adição de materiais. Ainda segundo Prigogine, em condições de desequilíbrio os elementos de um sistema aberto adquirem mais sensibilidade com capacidade de uma flexibilidade construtora, abrindo-se a múltiplos desenlaces.

(...) só a matéria longe das condições de equilíbrio tem esta flexibilidade. E porquê [sic] esta flexibilidade? Longe das condições de equilíbrio, as equações não são lineares, são possíveis muitas propriedades, muitos estados que são as diversas estruturas dissipadoras acessíveis. À medida que nos aproximamos do equilíbrio, a situação é oposta: tudo se torna linear e só há uma solução (PRIGOGINE, 2008, p. 25).

Essa dinâmica pode revelar uma estrutura da experiência estradeira em permanecer atualização, isto é, cuja forma e qualidade se renovam na medida em que ocorre uma série de permutas entre fluxos de diversas naturezas (em séries como os meios de transporte, a vida cotidiana e o calendário das localidades visitadas, os refúgios e hospedarias, a abrangência do mercado turístico naquele destino, o espírito de aventura dos caminhantes, o conjunto de instrumentos que o viajante carrega consigo para se deslocar e se comunicar, os encontros interpessoais, as possibilidades de incorporação do viajante às cenas locais, os ciclos da natureza em determinado período, as paisagens culturais/naturais, dentre muitas outras). O autor acrescenta que fenômenos irreversíveis dão origem a novas estruturas (2008, p. 61) e que “ligeiríssimas mudanças no ambiente exterior podem dar origem a

comportamentos internos completamente diferentes, com a possibilidade de o sistema se adequar ao mundo exterior” (PRIGOGINE, 2008, p. 65).

Aqui parece possível aproximar a noção de estrutura fractal apresentada por Prigogine à perspectiva de um desenvolvimento em devir de que trata Viveiros de Castro. Para este autor, o *devir* é um movimento que “desterritorializa ambos os termos da relação que ele cria, extraindo-os das relações que os definiam para associá-los através de uma nova ‘conexão parcial’” (VIVEIROS DE CASTRO, 2018, p. 184), operando-se por meio de uma “continuidade metonímica” (2018, p. 190) e rizomática: “O devir (...) afirma a relação como pura exterioridade, como extração dos termos das séries a que pertencem, sua entrada em rizoma: ele pede, não uma teoria das relações fechadas dentro dos termos, mas uma teoria dos termos como abertos às relações” (2018, p. 197). De acordo com ele, a síntese do devir não funciona numa lógica de estruturas formais, cujas relações atuariam em extensão, ou seja, em separado (como é o caso de oposições ou contradições), mas habita as multiplicidades (2018, p. 184).

Nessa mesma direção, Pinheiro assinala que esse processo não se submete a estruturas formais devido ao fato de que esse devir viajante não se situa necessariamente em um ou outro fator que compõem o cenário, muitas vezes situando-se em um meio-termo, de maneira assimétrica, “entre as camadas dos objetos da cultura e da natureza” (PINHEIRO, 2013, p. 17). Assim, essas práticas deslizam por entre as séries de maneira cumulativa, ou seja, podem estar em várias delas ao mesmo tempo, de maneira inventiva, alinhavada e, claro, temporária, podendo mudar o estado das coisas no seguinte instante. Um vaivém pelo mercado turístico institucional (inclusive aquele que atua dentro de padrões internacionais) e modos artesanais (e/ou comunitários/locais) de acesso aos lugares e coisas não se excluem entre si, por exemplo, podendo se desenvolver contiguamente como matéria-prima da construção das rotas de viagem e, inclusive, um colaborar com o outro ao mesmo tempo em que concorrem entre si; e o viajante pode se colocar como agente dessa dinâmica. As paisagens sul-americanas, com tendências às tecedoras ao ar livre e em ambiente de fortes componentes de informalidade, repletas de formas miúdas e anônimas de solucionar questões e desapego a certas condutas protocolares, favorecem esse tipo de desempenho.

São sempre atividades corpoculturais, mediadas pelas forças da natureza. (...) Tais processos se alastram em mosaicos metonímicos descentrados: os mais complexos arabescos de cozinha ou mobília trocam jogos de fruta e luz com o cotidiano labiríntico e curvilíneo das praças e ruas, suas festas e convizinhanças. Essa trama aumenta a taxa de significação e a temperatura da experiência material, combinando-se de coisa a coisa, de série em série; a mescla étnica dos sabores

encrava-se no artesanato dos utensílios domésticos e daí para as volutas em vime ou ferro das mobílias, alpendres etc., numa espécie de azulejaria a céu aberto (PINHEIRO, 2013, p. 145-146).

Há vários tipos de viajante: aquele que viaja em elevado nível de improviso e sem contar na bagagem com instrumentos de viagem que lhe ofereçam segurança ou comodidade, como vestuário e equipamentos próprios para trajetos de longa duração; há o que se desloca após farta pesquisa e planejamento, que conta com roupas e instrumentos que facilitam a execução da rota, como ciclovajantes que dispõem de uma bicicleta de alto desempenho, aparelho de GPS, dentre outros aparelhos; há os que incluem em seu plano de viagem apenas destinos tradicionalmente turísticos e há os que pingam em zonas de baixo interesse do comércio turístico; também podemos observar os viajantes que acumulam experiências em curtas viagens anteriores, que os preparam para realizar um trajeto mais extenso; e os que caíram na estrada de maneira intempestiva. Percebemos, ainda, viajantes artesãos que vendem suas mercadorias para viajantes não artesãos; os voluntários que recebem os pagantes; e os que se integram ao mercado turístico, como trabalhando de garçons, garçonetes ou guias de turismo, justamente porque paradoxalmente almejam viajar sem aderir a ele (no caso, como clientes) — e que podem também alterar-se na própria expressão, inclusive, ao longo do percurso, modificando a forma como viajam. Isso demonstra como a prática interativa entre séries no contexto da estrada também se conforma criativa e processualmente dentro de uma ideia das coisas dentro das coisas, associadas, em recíprocas repercuções, e não somente em opções paralelas ou concorrentes. Segundo Roy Wagner (2012), não é possível perceber o limiar do número de contextos e sua medida em uma cultura. Assim,

(...) Alguns contextos incluem outros, e fazem deles uma parte de sua articulação; outros podem se inter-relacionar de um modo que não envolve total exclusão ou inclusão. Alguns, de tão tradicionais, parecem quase permanentes e imutáveis, ao passo que novos contextos são criados o tempo todo na produção de afirmações e situações em que consiste a vida cotidiana.

Qualquer elemento simbólico dado pode ser envolvido em vários contextos culturais, e a articulação desses contextos pode variar de um momento para outro, de uma pessoa para outra ou de um grupo de pessoas para outro (WAGNER, 2012, p. 112-113).

Ainda que o viajante esteja percorrendo uma larga jornada, a cada dia (ou em menos tempo, como horas, minutos) uma nova travessia se inicia, vinculada ao percurso de antes e de depois, mas não necessariamente de maneira continuada. Portanto, é uma marcha fragmentada, mas que pode ser interconectada ou, até mesmo, interposta.

[Brasil, 5/7/2004] Da cidade pedalo até um posto de gasolina onde encontro Márcio e Antônio, meus amigos caminhoneiros de dias atrás. Sem motivo acabo aceitando uma carona com eles. Poucos quilômetros; só pra jogar conversa fora e andar de caminhão.

Chegamos a Soterama e nos separamos mais uma vez. Eles ficam pra fazer suas entregas e eu sigo meu rumo (LIMAVERDE, 2009, p. 290, grifo no original).

Não que essa permanece atualização não se conforme, também, de repetições, que se expressam a cada ciclo de viagens, como nas atividades praticadas, nas paisagens onde/com as quais se desenrolam as interações, as pessoas com as quais se relaciona, dentre outras recorrências relativas não só a cada ambiente e microestruturas, como também reincidências macroestruturais, relativas a contextos variados e distribuídos de maneira desigual ao longo do trajeto.

[Peru, 30/9/2003] Mercados. Pra matar a fome fui em busca do meu já corriqueiro prato de cabrito no mercado mais próximo. Acredito que pra se conhecer a alma de uma cidade tem-se que ir ao mercado. Sempre que posso vou. Primeiro porque é onde a comida é mais farta e mais barata. E segundo é que num mercado se pode aprender muito sobre um povo. Mas pra conhecê-lo é preciso uma preparação. A primeira coisa é esquecer algumas noções de higiene. Sem abstrair não se passa na porta. Passada essa fase, é só procurar a senhora mais soridente, a mesa mais aconchegante e se esbaldar. Em países como Guatemala ou México, adorava ir ao mercado. Às vezes, dividia a mesma mesa com lindos povos indígenas. Ficávamos lado a lado, em silêncio, comendo... Cheguei a ver uma mãe dando colheradas por cima dos ombros pra sua filhinha amarrada nas costas (nunca me esqueci disso). São cenas que só se vê ali. Por isso minha paixão por mercados. É o lugar onde as pessoas se encontram e se misturam em cores, vozes, cheiros e temperos...

[Peru, 1º a 3/10] (...) Ao meio-dia, o sol esquenta, mas nada insuportável. Paro num restaurante e encontro a felicidade num prato de cabrito. Saborosa rotina! (LIMAVERDE, 2009, p. 182-183, grifo no original).

Lotman afirma que a semiosfera é um sistema, através do qual a cultura pode situar-se e dialogar com outras culturas. Sendo fundamentalmente campo dialógico e tradutório, delimitada por fronteiras, há nesse espectro “incessantes superposições e transposições entre o centro e a periferia; o interior e o exterior” (FIORIN, 2007, p. 175).

Nesse movimento, o que mais interessaria seria a própria fronteira, isto é, aquele conjunto de elementos que pertence, ao mesmo tempo, ao espaço interior e ao espaço exterior. Por isso, a função de uma fronteira seria limitar a introdução do alheio, filtrá-lo e elaborá-lo, em um processo de adaptação, e essa penetração do sistema por um elemento externo provocaria uma reorganização na dinâmica do fluxo de relações. Essa diversidade é necessária para que os sistemas sígnicos se relacionem (LOTMAN, 1999, p. 12-13). “Un procedimiento que consiste en la semiotización de lo que entra de afuera y su conversión en información. A la estructura de la frontera de la semiosfera — móvil y penetrable — pertenecen todos los

mecanismos de traducción que están al servicio de los contactos externos" (LOZANO, 1999, p. IV). No contexto da prática estradeira, poderíamos perceber esse aspecto a partir de lugares que são, ao mesmo tempo, de estada e de passagem, de turismo e de não turismo, o trabalho com o não trabalho, para exemplificar.

Tomemos de empréstimo os conceitos de previsível e imprevisível nos processos de mudança sociocultural, de Lotman (1999). Para o autor, o primeiro se dá de maneira contínua e é construído gradualmente (o desenvolvimento da ciência, por exemplo), enquanto o segundo se desenrola a partir de um movimento explosivo (como através de contingências), provocado por algo de fora do sistema, o qual é considerado pelo semioticista significativamente o mais importante, embora os dois produzam o "novo" ou, em outras palavras, uma reorganização. Ainda de acordo com Lotman, uma vez que ambas as atividades representem uma antítese, elas pode se dar tanto sincronicamente como diacronicamente e existir em uma relação de reciprocidade, de simultaneidade, isto é, a anulação de uma delas ocasionaria a eliminação da outra. Assim, estabilidade e instabilidade operariam conjuntamente (LOTMAN, 1999, p. 19, 26).

Partindo disso, o autor afirma que um sistema dinâmico está mergulhado em um espaço no qual há outros sistemas da mesma forma dinâmicos e interagem, ainda, com porções de demais estruturas. O casual e o regular, nesse caso, também são aspectos percebidos a partir do lugar de entrada no sistema, ou seja, o que é o estável em dada relação pode ser o instável em outra (LOTMAN, 1999, p. 96). Afinal, a cultura, em seu conjunto, pode ser entendida não apenas como um texto, mas como "textos dentro de textos", ou seja, seus elementos se organizam de maneira complexa, entremeados, dado "que la misma palabra 'texto' incluye en su etimología la idea del entramarse de los hilos del tejido, podemos decir que con una interpretación tal restituimos al concepto de 'texto' su significado" (LOTMAN, 1999, p. 109).

Tal ideia se articula diretamente com o que viemos discutindo na relação entre sistemas, semiosfera e estrutura fractal — além da ideia de organização de Morin (2005). Para Lotman, a incursão de variadas matérias-primas casuais que provêm de outros textos formam um "jogo imprevisível" com as múltiplas estruturas que já fazem parte daquele contexto (ou semiosfera), o que expande as possibilidades de desenvolvimento complexo (LOTMAN, 1999, p. 109).

La idea del texto como un espacio organizado de manera homogénea se completa con la intrusión de multiformes elementos "casuales" que provienen de otros textos. Estos entran en un juego imprevisible con las estructuras de base y aumentan

bruscamente la posibilidad de sucesivos desarrollos imprevisibles. Si el sistema de desarrollara sin intrusiones imprevisibles externas (esto es, si fuera una estructura única, cerrada en sí), entonces se desarrollaría según leyes cíclicas. En este caso su ideal estaría representado por la repetición. Tomado aisladamente, un sistema terminaría por agotar hasta los momentos explosivos en él incluidos. La introducción constante de elementos desde el exterior en un sistema confiere a su movimiento un carácter, al mismo tiempo, de linealidad e imprevisibilidad. La unión en un mismo proceso de estos elementos, en principio incompatibles, se halla en la base de la contradicción entre la realidad y el conocimiento de ella. Esto se manifiesta de manera más clara en el conocimiento artístico: a la realidad transformada en trama se adscriben conceptos como los de inicio y final, de sentido y otros más. La conocida frase de los críticos de obras artísticas: "Esto no sucede en la vida" presupone que la realidad se halla rígidamente limitada por las leyes de la causalidad lógica, mientras que el arte es el dominio de la libertad. Las relaciones entre estos elementos son extremadamente más complejas: la imprevisibilidad en el arte es al mismo tiempo consecuencia y causa de la imprevisibilidad en la vida (LOTMAN, 1999, p. 109-110).

Já foi visto aqui que um dos fundamentos da semiosfera é justamente sua heterogeneidade, na qual coexistem diversos sistemas cujos movimentos cílicos se dão temporalmente em variadas velocidades, sendo uns mais vagarosos, outros mais acelerados, mas que convivem entre si mesmos e com outros (ou partes deles), mas também interligada com o contexto sínico mais amplo: "El espacio semiótico se halla colmado de fragmentos de variadas estructuras, los que, sin embargo, conservan establemente en sí la memoria del entero, y, cayendo en espacios extraños, pueden, de improviso, reconstituirse impetuosamente" (LOTMAN, 1999, p. 159). E, uma vez que a semiose pode ser entendida como uma atividade incessante, dado que, nutrida pela abertura de seu sistema, conecta fontes de estruturas diretas de sentido contrário, continuamente recompõe sua heterogeneidade e não se esgota, mas se atualiza (LOTMAN, 1999, p. 160).

No caso da conversação com o que debate Morin, conforme já se trabalhou nesta Tese, essa estrutural fractal operaria por meio do que o autor nomeia de organização, isto é,

o encadeamento de relações entre componentes ou indivíduos que produz uma unidade complexa ou sistema (...). A organização liga de maneira inter-relacional os elementos ou acontecimentos ou indivíduos diversos que desde então se tornam os componentes de um todo. Ela assegura solidariedade e solidez relativa a estas ligações, assegurando então ao sistema uma certa possibilidade de duração apesar das perturbações aleatórias. A organização, portanto: transforma, produz, religa, mantém (MORIN, 2005, p. 133).

Assim, o filósofo destaca a dinâmica de abertura dos sistemas, a interação entre elementos internos e externos através das fronteiras (entendidas também como unidades, ao mesmo tempo, de distinção e pertencimento, de abertura e fechamento, de dissociação e associação, de separação e articulação) e sua integração com um todo, na perspectiva de

renovar estruturações e relações (MORIN, 2005, p. 252). Esse entendimento de como se opera a cultura se concatena com a ideia mesma de urbano, debatida por Delgado (1999), que se conceitua basicamente desse incessante trabalho de atualização, ou seja, construindo-se e desconstruindo-se reiteradamente, empregando, para isso, materiais provisórios, ocasionais, e rechaçando alguma “cristalização estrutural”.

De algún modo, la sociedad urbana — y su nicho natural, la calle y los otros espacios del anonimato — vienen a ser algo así como una traslación de lo que los matemáticos conocen como teoría de fractales, en el sentido de que, como ocurre con los objectos fractales en matemáticas, sus reglas se basan en la irregularidad y la fragmentación y son las anomalías y los contraejemplos los que, de la marginalidad en la que parecían moverse, pasan a instalarse en el núcleo mismo de la explicación (DELGADO, 1999, p. 120).

Isso demonstra, uma vez mais, de que maneira essa flutuação desigual e infindável entre fragmentos fugazes e os elementos perenes — e a própria maneira como eles se apresentam — maneja uma compreensão de estrutural fractal da experiência viajante.

CONCLUSÃO

Esta Tese de Doutorado se debruçou sobre uma compreensão de um entrelaçamento de fluxos que se dão nas rotas de viajantes que se deslocam pelos países sul-americanos, os quais, a partir de um desenvolvimento comunicacional, suscitam a continuidade de sua mobilidade em conversação com esferas antropo-sócio-físico-culturais do trajeto. O objetivo foi identificar e compreender linguagens e processos de criação que se manifestam nesse fenômeno.

No decorrer do trabalho, buscou-se responder “em que medida e sob quais aspectos a comunicação de viajantes em trânsito pela América do Sul se combina às contingências interpostas no plano de viagem (na relação entre caminhantes, residentes, paisagens e circunstâncias) e delineia uma estrutura fractal específica das rotas”. Como hipótese, indiquei que, “por meio de um processo de deglutição sociocultural em fronteiras móveis, os viajantes articulam seus rumos prévios de viagem aos eventos que se interpõem durante o trajeto, construindo caminhos e relações e ressignificando códigos das rotas sul-americanas”.

Para verificar tal formulação, apresentei o fenômeno estudado a partir de experiências coletadas em campo e outros registros de viagem, discutindo práticas, recursos e expressões. Abordei pontos de encontro e distanciamento entre espaços de circulação e de convivência, ferramentas e mecanismos de sociabilidade, comunicabilidade e deslocamento. Examinei uma articulação entre corpos e ambientes na composição de destinos e experiências de viagem. Elaborei, também, uma discussão sobre como atravessamentos e derivações da estrada podem se expressar em uma poética de mobilidade dessas práticas, seus materiais e qualidades. Apoiei-me em algumas experiências históricas de mobilidade para esboçar algumas das importantes características da formação das culturas do continente que podem auxiliar no entendimento das expressões dos espaços investigados. Debatí, por fim, de que modo jogos entre abertura e fechamento, incorporações e descartes de fragmentos podem participar da configuração de estruturas móveis.

Assim, afirmou-se que o itinerário desses caminhantes, em seus processos criativos e desde uma perspectiva de poéticas de mobilidade, pôde ser compreendido a partir de correlações em dobraduras não lineares, dentro de universos dotados de grande poder de variação e incorporação, no qual diversos conjuntos relacionais se tocam, em interações recíprocas e desiguais, desencadeando múltiplos desenlaces, manifestados em bifurcações,

atalhos e outros sentidos, configurando-se no que se entende por estrutural fractal, ou mestiço-fractal.

Práticas como as viagens de longa duração possibilitam aos estudiosos uma variedade de enfoques e leituras para que possam ser compreendidas através de pontos de entrada distintos. Considerou-se aqui uma conjunção de alguns deles, mas diversas outras formas poderiam haver sido escolhidas para um entendimento do fenômeno. Essa composição varia em âmbito de referências teóricas e também no que diz respeito ao *corpus* que deu suporte para esta investigação. O que se quer dizer com isso é que locais, sujeitos e relações construíram este olhar e que outras pesquisas, ambientadas em outros contextos, poderão vir a complementar este trabalho, enriquecendo ainda mais essa estante.

Alguns exemplos são pesquisas na área de turismo sobre o mercado especializado para mochileiros, pesquisas na área antropológica e/ou sociológica sobre os sujeitos caminhantes e suas histórias de vida, acerca dos locais nos quais os viajantes vivenciam suas experiências ou, ainda, estudos a respeito de viajantes em outros contextos históricos, como as tantas que já existem. Todas elas são necessárias e intercomplementares. O que este trabalho revelou, a partir de sua escolha metodológica e do processo criativo que o conduziu até a conclusão desta Tese, colabora, especialmente, para os estudos de processos de criação na comunicação e de investigações sobre poéticas na cultura na América Latina. Outras abordagens abriram as portas para este estudo, bem como atualizações e revisões poderão derivar do aqui foi realizado, além de estudos paralelos que fazem já parte desse universo. É sempre um meio, não um início, não um fim. A caminhada continua.

REFERÊNCIAS

- BELCHIOR, Marcela. Comunicação e mobilidade na América do Sul em experiências andarilhas. In: SILVEIRA, Isabel Orestes (Org.). **IV CLISEM - Congresso de linguagem, identidade, sociedade, estudo sobre as mídias**: ação comunicativa em foco. 1^a ed. São Paulo: Gênio Criador, 2018, p. 98-103 [CD-ROM].
- _____. Formas de caminhar na prática errante: o engaste do corpo na mata e na cidade. **Algazarra** (São Paulo, On-line), n. 5, p. 141-156, nov. 2017. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/algazarra/article/view/35293/24163>>. Acesso em: 04 out. 2018.
- _____. Poéticas de mobilidade na América do Sul: uma compreensão do continente a partir dos processos de criação das rotas de viajantes independentes. In: II Simpósio Internacional Pensar e Repensar a América Latina, 2016, São Paulo. **Anais do II Simpósio Internacional Pensar e Repensar a América Latina**, 2016. Disponível em: <https://sites.usp.br/prolam/wp-content/uploads/sites/35/2016/12/Marcela_Belchior_II-Simpasio-Internacional-Pensar-e-Repensar-a-America-Latina.pdf>. Acesso em: 04 out. 2018.
- BLABLACAR. Disponível em: <www.blablacar.com.br>. Acesso em: 02. set. 2018.
- CAMPOS, Haroldo de. **O sequestro do barroco na formação da literatura brasileira**: o caso Gregório de Mattos. Salvador, BA: Fundação Casa de Jorge Amado, 1989.
- _____. Ruptura dos gêneros na literatura latino-americana. In: MORENO, César Fernández (Coordenação e introdução). **América Latina em sua literatura**. São Paulo: Perspectiva, 1979.
- CANEVACCI, Massimo. **A cidade polifônica**. Ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana. Tradução de Cecília Prada. São Paulo: Studio Nobel, 1993. Coleção Cidade Aberta.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer. Tradução de Epharim Ferreira Alvez. 11^a edição. Petrópolis: Vozes, 1994.
- CHIZZOTTI, Antonio. **Pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais**. 6^a edição. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.
- CLIFFORD, James. **A experiência etnográfica**: antropologia e literatura no século XX. Organização e revisão técnica de José Reginaldo Santos Gonçalves. 2^a edição. Rio de Janeiro, Editora UFRJ, 2002.
- COHEN, Renato. **Performance como linguagem**. Criação de um espaço-tempo de experimentação. São Paulo: Perspectiva, 2002.
- COLAPIETRO, Vicent. Os locais da criatividade: sujeitos fissurados, práticas entrelaçadas. Tradução de Cecilia Almeida Salles. In: PINHEIRO, Amálio; SALLES, Cecilia Almeida (Orgs.). **Jornalismo expandido**: práticas, sujeitos e relatos entrelaçados. São Paulo: Intermeios; PUC-SP, 2016, p. 43-61.

CUNHA, Antônio Geraldo da. **Dicionário etimológico da língua portuguesa**. 4^a edição revista pela nova ortografia. Rio de Janeiro: Lexikon, 2010.

CUTTI, Dirceu *et al* (Orgs.). **Migração, trabalho e cidadania**. São Paulo: EDUC, 2015.

DE VACA, Álvar Núñez Cabeza. **Naufrágios e comentários**. Tradução de Jurandir Soares dos Santos. Porto Alegre: L&PM, 1999.

DELFINO, Liliana; MASCIADRI, Silvana. Relevamiento florístico en el Cabo Polonio, Rocha, Uruguay. **IHERINGIA**, Sér. Bot., Porto Alegre, v. 60, n° 2, p. 119-128, jul./dez. 2005.

DELGADO, Manuel. **El animal público**. Hacia una antropología de los espacios urbanos. Editorial Anagrama: Barcelona, Espanha, 1999.

_____. **El espacio público como ideología**. Madrid: Catarata, 2011.

_____. **Sociedades movedizas**. Pasos hacia uma antropología de las calles. Barcelona: Anagrama, 2007.

FIERRO, Leonardo. Site da Prefeitura de Manaus. **Bar do Armando ganha placa de Patrimônio Cultural e Imaterial**. Manaus, AM (ON LINE). 27/08/2015. Disponível em: <<http://www.manaus.am.gov.br/noticia/bar-do-armando-ganha-placa-de-patrimonio-cultural-e-imaterial/>>. Acesso em: 22 de maio de 2019.

FIORIN, José Luiz. Relações entre sistemas no interior na semiosfera. In: MACHADO, Irene (Org.). **Semiótica da Cultura e Semiosfera**. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2007.

FLUSSER, Vilém. **Fenomenologia do brasileiro**: em busca de um novo homem. Organização de Gustavo Bernardo. Rio de Janeiro: Eduerj, 1998.

_____. **Gestos**. Apresentação de Gustavo Bernardo. São Paulo: Annablume, 2014.

GPS. Disponível em: <www.gps.gov>. Acesso em: 02 set. 2018.

GRUZINSKI, Serge. **A passagem do século: 1480-1520. As origens da globalização**. Tradução de Rosa Freire D'Aguiar. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

_____. **As quatro partes do mundo**. História de uma mundialização. Tradução de Cleonice Paes Barreto Mourão e Consuelo Fortes Santiago. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Edusp, 2014.

_____. **O pensamento mestiço**. Tradução de Rosa Freire d'Aguiar. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

_____; BERNAND, Carmen. **Historia del Nuevo Mundo**. Del Descubrimiento a la Conquista. La experiencia europea, 1492-1550. Tomo I. Tradução de María Antonia Neira Bigorra. México: Fondo de Cultura Económica, 1996.

_____; BERNAND, Carmen. **Historia del Nuevo Mundo**. Los mestizajes, 1550-1640. Tomo II. Tradução de María Antonia Neira Bigorra. México: Fondo de Cultura Económica, 1999.

HANNERZ, Ulf. **Explorando a cidade**: em busca de uma antropologia urbana. Tradução de Vera Joscelyne. Coleção Antropologia [E-Book]. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e fronteiras**. 3^a edição. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

_____. **O extremo oeste**. São Paulo: Brasiliense/Secretaria de Estado da Cultura, 1986.

LABATE, Beatriz Caiuby; GOULART, Sandra Lúcia; ARAÚJO, Wladimir Sena. Introdução. In: LABATE, Beatriz Caiuby; GOULART, Sandra Lúcia; ARAÚJO, Wladimir Sena (Orgs.). **O uso ritual da ayahuasca**. 2^a edição, revista e ampliada. Campinas, SP: Mercado de Letras; São Paulo: Fapesp, 2004.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Antropologia estrutural**. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

_____. **O pensamento selvagem**. Tradução de Tânia Pellegrini. 12^a edição. Campinas, SP: Papirus, 2012.

_____; ERIBON, Diddier. **De perto e de longe**. Tradução Léa Mello e Julieta Leite. São Paulo: Cosac Naify, 2005.

LIMAVERDE, Rafael. **Pelos caminhos de nuestra América**: uma pedalada poética pelos confins do continente. Fortaleza: Littere Editora, 2009.

LOTMAN, Iuri M. **La semiosfera I**. Semiótica de la cultura y del texto. Seleção e tradução do russo para o espanhol por Desidério Navarro. Capítulo final de Manuel Cáceres. Madri: Ediciones Cátedra, 1996.

LOTMAN, Yuri M. **Cultura y explosión**. Lo previsible y lo imprevisible en los procesos de cambio social. Prólogo de Jorge Lozano. Gedisa Editorial: Barcelona, Espanha, 1999.

_____. **Estructura del texto artístico**. Traducción de Victoriano Imbert. Madrid: Akal/Istmo, 2011.

LOZANO, Jorge. Prólogo. In: LOTMAN, Yuri M. **Cultura y explosión**. Lo previsible y lo imprevisible en los procesos de cambio social. Prólogo de Jorge Lozano. Gedisa Editorial: Barcelona, Espanha, 1999.

MACHADO, Antonio. Proverbios y cantares XXIX. In: MACHADO, Antonio. **Campos de Castilla**: 1907-1917. Ediciones Cátedra, S/A, 2008.

MACHADO, Irene. Por que semiosfera? In: MACHADO, Irene (Org.). **Semiótica da cultura e semiosfera**. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2007.

MAGIO BIKE TOUR. **Io sono del giusto...** [ON-LINE]. Disponível em: <<http://www.magibiketour.com/io-sono-nel-giusto-francy-published-at-rd/#more-6689>>. Acesso em: 06 set. 2019.

MATOS, Marcela Belchior Gomes de. **Sacolejar no ônibus**: deslizes da comunicação na performance em trânsito. 2010. 117 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Semiótica) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

MERCOSUL. Disponível em: <www.mercosul.gov.br>. Acesso em: 20 ago. 2015.

MORIN, Edgar. **Introdução ao pensamento complexo**. Tradução de Eliane Lisboa. 3^a edição. Porto Alegre: Sulina, 2007.

_____. **O método 1**: a natureza da natureza. Trad. Ilana Heineberg. Porto Alegre: Sulina, 2005.

_____. **O método 4**: as ideias. Habitat, vida, costumes, organização. Trad. Juremir Machado da Silva. 4^a edição. Porto Alegre: Sulina, 2008.

MARTÍN-CABELLO, Antonio. El turismo “backpacker” en Chile como expresión de una subcultura juvenil global. **Cuadernos de Turismo**, nº 34, 2014, pp. 165-188. Universidad de Murcia. ISSN: 1139-7861.

NUÑEZ, Eduardo. O elemento latino-americano em outras literaturas. In: MORENO, Cesar Fernandez. **América Latina em sua literatura**. São Paulo: Perspectiva, 1979, p. 83-112.

PAZ, Octavio. A imagem. In: PAZ, Octavio. **Signos em rotação**. Tradução de Sebastião Uchoa Leite. Organização e revisão de Celsa Lafer e Haroldo de Campos. São Paulo: Perspectiva, 2005a, p. 37-50.

_____. Literatura de fundação. In: PAZ, Octavio. **Signos em rotação**. Tradução de Sebastião Uchoa Leite. Organização e revisão de Celsa Lafer e Haroldo de Campos. São Paulo: Perspectiva, 2005b, p. 125-131.

_____. Verso e prosa. In: PAZ, Octavio. **Signos em rotação**. Tradução de Sebastião Uchoa Leite. Organização e revisão de Celsa Lafer e Haroldo de Campos. São Paulo: Perspectiva, 2005c, p. 11-36.

PIGNATARI, Décio. **O que é comunicação poética**. 8^a edição. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2005.

PINHEIRO, Amálio. **América Latina**: barroco, cidade, jornal. São Paulo: Intermeios, 2013.

_____. **Aquém da identidade e da oposição**. Formas na cultura mestiça. Prefácio de Lúcia Santaella. Piracicaba: Unimep, 2004.

_____. De Tinianov a Lezama: o jornal e as séries. In: PINHEIRO, Amálio; SALLES, Cecilia Almeida (Orgs.). **Jornalismo expandido**: práticas, sujeitos e relatos entrelaçados. São Paulo: Intermeios; PUC-SP, 2016, p. 21-41.

_____. O texto em expansão: crônica jornalística e paisagem cultural na América Latina. In: PINHEIRO, Amálio (Org.). **O meio é a mestiçagem**. São Paulo: Estação das Letras e Cores, 2009, p. 17-30.

_____. Por entre mídias e artes, a cultura. Em: NORA, Sigrid (Org.). **Húmus 2**. Caxias do Sul: Lorigraf, 2007.

PIRES FERREIRA, Jerusa. **Cultura das bordas**. Edição, comunicação, leitura. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2010.

PREFEITURA de Santarém. **Festa do Çairé e Festival Folclórico dos Botos**. Santarém, PA [s/d]. (ON LINE). Disponível em: <http://www.santarem.pa.gov.br/pagina.asp?id_pagina=72>. Acesso em: 22 maio 2019.

PRIGOGINE, Ilya. **As leis do caos**. Tradução de Roberto Leal Ferreira. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

_____(com a colaboração de Isabelle Stengers). **O fim das certezas**: tempo, caos e as leis da natureza. Tradução de Roberto Leal Ferreira. 2ª edição. São Paulo: Editora Unesp, 2011.

_____. **O nascimento do tempo**. Tradução de Marcelina Amaral. Lisboa, Portugal: Edições 70, 2008.

_____; STENGERS, Isabelle. **A nova aliança**: metamorfose da ciência. Tradução de Miguel Faria e Maria Joaquina Machado Trincheira. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1984.

_____; STENGERS, Isabelle. **Entre o tempo e a eternidade**. Tradução de Roberto Leal Ferreira. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

PROJETO COUCHSURFING. Disponível em: <www.couchsurfing.com>. Acesso em: 20 ago. 2015.

RAMOS, Adriana Vaz. MELLO, Andréa. CAVALCANTI, Carmen Luisa Chaves. ROCHA, Débora Cristina. NAKAGAWA, Fábio Sadao. PEREIRA, Mirna Feitoza. PEREIRA, Regiane Caminni. NAGAGAWA, Regiane Miranda de Oliveira. Semiosfera: exploração conceitual nos estudos semióticos da cultura. In: MACHADO, Irene (Org.). **Semiótica da Cultura e Semiosfera**. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2007.

REICHEL, A. et al. Israeli backpackers. The role of destination choice. **Annals of Tourism Research**, vol. 36, nº 2, 2009, pp. 222-246.

SALLES, Cecília Almeida. **Gesto inacabado**: processo de criação artística. 6ª edição. Apresentação de Elida Tessler. São Paulo: Intermeios, 2013.

_____. **Redes da criação**: construção da obra de arte. 2ª edição. Vinhedo, SP: Editora Horizonte, 2006.

SARDUY, Severo. O barroco e o neobarroco. In: MORENO, César Fernández (Coordenação e introdução). **América Latina em sua literatura**. São Paulo: Perspectiva, 1979, p. 161-178.

SERNA, Mercedes (edición, introducción y notas). **La conquista del Nuevo Mundo**. Textos y documentos de la aventura americana. Barcelona: Edhsa (Castalia), 2012.

SILVA, Igor Monteiro. **O mundo não é tão grande**: uma etnografia entre viajantes “independentes” de longa duração. 2015. 265 f. Tese. (Doutorado em Sociologia) - Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

TABÁREZ, Nicolás. El dilema de Cabo Polonio: crecer sin destruir la naturaleza. In: **El Observador**. Publicado em 21 de janeiro de 2017. Disponível em: <<https://www.elobservador.com.uy/nota/el-dilema-de-cabo-polonio-crecer-sin-destruir-la-naturaleza-2017121500>>. Acesso em: 19 abr. 2018.

TOROP, Peeter. Semiosfera como objeto de pesquisa na semiótica da cultura. In: MACHADO, Irene (Org.). **Semiótica da Cultura e Semiosfera**. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2007.

TURISMO Rocha. **Cabo Polonio**. Disponível em: <<http://turismorocha.gub.uy/destinos/cabo-polonio>>. Acesso em: 19 abr. 2018.

TURNER, Victor W. **O processo ritual**: estrutura e anti-estrutura. Tradução de Nancy Campi de Castro. Petrópolis: Vozes, 1974.

URRY, John. **O olhar do turista**: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. Tradução de Carlos Eugênio Marcondes de Moura. 3ª edição. São Paulo: Studio Nobel: SESC, 2001.

VARGAS, Augusto Tamayo. Interpretações da América Latina. In: MORENO, Cesar Fernandez. **América Latina em sua literatura**. São Paulo: Perspectiva, 1979, p. 455-477.

VESPÚCIO, Américo. **Novo Mundo**. Cartas de viagens e descobertas. Coleção “A visão do paraíso”. Tradução e introdução de Luiz Renato Martins. L&PM Editores: Porto Alegre, 1984.

VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. **Metafísicas canibais**: elementos para uma antropologia pós-estrutural. São Paulo: Ubu Editora, n-I edições, 2018.

_____. O mármore e a murta: sobre a inconstância da alma selvagem. In: _____. **A inconstância da alma selvagem – E outros ensaios de antropologia**. São Paulo: Cosac Naify, 2011.

WAGNER, Roy. **A invenção da cultura**. São Paulo: Cosac Naify, 2012.

WORKAWAY. Disponível em: <www.workaway.info>. Acesso em: 20 abr. 2016.

WORLDPACKERS. Disponível em: <www.worldpackers.com>. Acesso em: 20 abr. 2016.