

---

PEDRO DE ANDRADE

Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra  
e Centro de Estudos Sociais

---

## Sociologia da Viagem: o quotidiano e os seus inter-trajectos

---

51

*No presente artigo, o autor defende que o fenómeno da viagem não se esgota no turismo, embora esta seja a sua forma dominante nas sociedades modernas e, especialmente, nas pós-modernas. Para demonstrar esta tese, o ensaio procura delimitar as formas mais significativas da viagem, inserindo-se o turismo no interior da viagem de lazer. Por outro lado, ao exercer a crítica de certos*

*tipos de turismo, e igualmente de uma sua alternativa, o pós-turismo, pretende-se extrair os fenómenos mais recentes que os superam, aqueles que denominámos de turismo crítico, contra-turismo e inter-viagem. Em todos eles são visíveis fragmentos de outras formas de viagem, e manifestações, cada vez mais omnipresentes, de ritmos genuinamente quotidianos.*

**A** interpretação rigorosa dos processos subjacentes à circulação espacial efectuada pelos agentes sociais dificilmente poderá prescindir da seguinte observação preliminar, aparentemente tautológica: essas movimentações revelam-se ao sociólogo enquanto fenómenos possuidores de uma natureza ambígua, dialéctica, errante. Na verdade, que se pode entender por 'viagem'? Será apenas o percurso mais ou menos prolongado para um destino longínquo ou igualmente a ida às compras? Por outro lado, porque viajamos nós? Por necessidade de trabalho, com o intuito de conquistar ou manter territórios sócio-simbólicos ou políticos e o poder e prestígio implícitos, ou por mera vontade, ora de conhecimento, ora de fruição do itinerário transposto?

Estas perplexidades permitem constatar, desde logo, que a compreensão das translações sócio-espaciais exige uma abertura reflexiva a uma pluralidade de significados sociológicos, desde os mais concretos (por exemplo, aqueles que se vislumbram no mero passeio quotidiano de rotina), até aos mais abstractos (entre outros, os paralelos ao imenso leque

### 1. Introdução: a viagem, fenómeno nómada?

das possíveis viagens simbólicas, imaginárias e virtuais). Torna-se então difícil, se não irrealista, enclausurar esses fenómenos *a priori* numa definição delimitadora das suas fronteiras rígidas. Se assim é, muito menos pode a *viagem reduzir-se ao turismo*, embora este tipo de trajecto nos pareça constituir o seu paradigma social e sociológico actual<sup>(1)</sup>.

Daí que se nos afigure factível, desde já, introduzir questões de partida acerca de alguns dos atributos mais abrangentes do trânsito em geral — e não só da visita turística — que tentaremos extrair das diversas *formas de viagem* específicas que distinguiremos abaixo: por exemplo, (a) como se efectuam as dinâmicas de *troca e negociação*, inerentes à deslocação, seja esta de predominância económica (viagem comercial, entre outras), comunicativa (por exemplo, a de lazer) ou simbólica (a cultural, a sagrada)? (b) que conflitos se produzem em torno da liberdade e poder desiguais, resultantes ou determinando a *relação visitante/visitado*, e patentes por exemplo nos fenómenos do nomadismo, das migrações ou do turismo? (c) quais as conexões existentes entre os diversos *espaços-tempo quotidianos*, que circunscrevem simultaneamente os contextos e os efeitos das diversas transladações e *encontros* entre os agentes viajantes? (d) que contornos adquirem a ideologia e os *discursos, racionalistas ou sensitivos, do efémero, da mudança, da observação e do prazer*, coadjuvantes de muitos modos de viajar?

Iniciaremos a nossa reflexão com uma consideração de ordem genérica, na linha do que já foi dito: *o turismo é, provavelmente, o modelo dominante da viagem nas socie-*

(1) A ideia de turismo, tal como hoje a concebemos, deriva de L. von Wiese que, ao construir uma *tipologia do forasteiro*, baseando-se em trabalhos anteriores de Simmel sobre o *estrangeiro*, distingue três grandes motivos da viagem: o comércio, o conhecimento e o prazer. É esta última aceção que prevalece nas análises posteriores sobre a viagem, nomeadamente a sua vertente consumista e de lazer, isto é, o passeio turístico. Todavia, como veremos abaixo, alguns autores expõem hoje, em novos moldes, o problema da *autenticidade* das mensagens que o turismo transmite (Mc Cannell, 1973) ou, através de tipologias da viagem, notam que existem formas novas de turismo, como o *turismo parcial* (Cohen, 1972, 1974, 1979), que colocam em causa, de algum modo, a universalidade do paradigma da viagem turística. Para este último autor, os traços que distinguem a viagem em geral da escapada de turismo são a duração, o carácter voluntário, a direcção, a distância, a recorrência e os objectivos. O turista é o viajante que executa uma deslocação relativamente rápida, voluntariamente, num percurso em média longo, não recorrente e com intuítos de prazer. No entanto, certos modos de viajar encerram alguns destes traços, o que lhes confere a natureza de turismo parcial.

*dades modernas e pós-modernas* (2). *Todavia, não engloba nem inspira todas as modalidades da deslocação. Antes, é a viagem que se reconstitui cada vez mais como um novo quadro paradigmático, da vida em geral e do lazer em especial, tornando-se o turismo, gradualmente, um caso particular daquela.*

Com o propósito de esboçar respostas mais precisas às interrogações avançadas acima, procuraremos, neste ensaio: (a) caracterizar, embora rapidamente, as diversas *formas de viagem*, algumas delas recuperadas e revitalizadas recentemente; (b) situar a viagem no *quotidiano*, visando a detecção das potencialidades deste segundo conceito para a clarificação do primeiro, e vice-versa; (c) interpretar o fenómeno social de *crítica ao turismo* mas também ao chamado *pós-turismo* (Urry, 1990b: 11, 49, 100-102, 115) (3).

A referência à viagem como objecto de estudo sociológico surge, na obra de Simmel, no contexto da análise do espaço social, para além das suas reflexões sobre a forma social do estrangeiro ou de outros potenciais viajantes (o pobre, o nómada, etc.). Uma das grandes características do espaço social (Frisby, 1992b: 104-107) — a possibilidade de mudança de localizações espaciais — circunscreve directamente a viagem como processo social, na medida em que “... a humanidade, em geral, adquire pela sua mobilidade o género de existência que conhecemos.” (Simmel, 1986: 701). Quanto a nós, tentaremos delimitar outras formas de viagem, por agora ainda de uma maneira introdutória, relacionando este fenómeno com as diferentes esferas da sociedade.

A viagem, e em particular a *viagem para o trabalho*, insere-se, antes de tudo, nas rotinas diárias do espaço-tempo do dia-a-dia. Com efeito, realizamos regularmente, empregando a terminologia de Anthony Giddens (1984: 119),

(2) Em primeiro lugar, por ser a viagem que mais funciona enquanto finalidade, e não tanto como meio ou recurso para qualquer outra actividade, como por exemplo a deslocação para o trabalho; em segundo lugar, devido à importância das indústrias e serviços que o turismo mobiliza (transportes, hotelaria, agências de viagens, gastronomia, indústrias de lazer e culturais, ou mesmo os bancos e seguros), algumas dessas actividades praticamente em exclusivo; igualmente, pelo estatuto e poder que proporciona; por último, por causa dos discursos que promove (publicidade, cinema, etc.).

(3) Este movimento sócio-cultural alternativo radica na dinâmica de construção do que nomearemos *turismo crítico*, *contra-turismo* e *inter-viagem*, formas sociais da deslocação que, ao investirem em certos aspectos de múltiplas outras trajectórias, articulam o turismo (a forma social dominante da viagem), e o pós-turismo, insuficientemente crítico daquele.

## 2. As formas da viagem

### 2.1. A viagem de trabalho e a partida como forma de vida

trajectórias ao longo de *caminhos espaço-temporais rotinizados*, em direcção a determinadas *localidades* da sociedade (neste caso, a fábrica, a empresa, etc.), que contêm diversas *zonas* no seu interior (a linha de produção, o escritório, etc.). A meu ver, a viagem de trabalho tem pelo menos duas propriedades: (a) é *obrigatória*, já que, tanto a complexa estruturação do social em zonas espaço-temporais, desenvolvida pela generalização do capitalismo à escala mundial e pela modernidade (Giddens, 1990: 17-21), quanto a própria não-posse dos meios de produção por grande parte dos agentes sociais, forçam à viagem para o local de trabalho; (b) e, por outro lado, a divergência entre o tempo e os seus espaços de referência leva a que esta circulação rotineira se torne cada vez mais uma *viagem cronometrada*, na medida em que o dia de trabalho tem um horário relativamente fixo (*ibid.*: 17). Iguamente, os fins de semana encerram uma organização das acções regularizada, embora um pouco menos que as rotinas diárias<sup>(4)</sup>.

Por seu turno, Simmel é um leitor atento de algumas das formas da viagem que se referem directamente aos espaços-tempo da produção ou à organização da totalidade da vida, como o *nomadismo* e a *emigração*. “Para o nómada, a migração é a substância da sua vida, e isso manifesta-se, principalmente, na ilimitação do movimento, na forma circular que imprime à migração, voltando sempre aos mesmos lugares. Nas migrações de povos inteiros, a migração é algo de intermediário entre outras duas formas de vida, sejam ambas sedentárias ou, uma delas, nómada. [...] A mesma circunstância por virtude da qual os nómadas são em todo o lado sujeitos e objectos de roubo, a mobilidade da propriedade, faz com que a vida seja entre eles bastante precária e desenraizada” (Simmel, 1986: 701-2), o que impede o desenvolvimento no seio das suas sociedades. É necessário notar que o autor não coloca a viagem nómada sempre como variável independente, mas também fala das

(4) Existem inúmeras variantes desta forma de viagem que operam como meio ou veículo de realização de actividades e tarefas laborais. É possível, contudo, sistematizá-las nas seguintes figuras principais, que apenas nomearemos, de momento, numa tipologia provisória: (a) as saídas para o local de produção, que se desdobram por sua vez (a1) nas deslocações periódicas diárias, como a ida ao emprego em transportes urbanos e rurais, públicos e privados (a2) e nas movimentações ocupacionais, a médio e longo prazo, tais como a emigração, a cooperação, a peritagem, as viagens comerciais de feirantes, caixeiros viajantes, homens de negócios, etc; (b) a distribuição e circulação das mercadorias e da informação, asseguradas pelos profissionais da viagem, como os trabalhadores, funcionários e quadros da área das infraestruturas e meios de transportes.

condicionantes dessa forma de passagem: por exemplo, “as condições de alimentação levam os indivíduos a separar-se no espaço...” (*ibid.*: 703). Por outro lado, Simmel indica que a viagem constitui igualmente um dos meios de coesão social — referindo-se à *migração* de parte da população e não da sua totalidade como no fenómeno do nomadismo — para além da “uniformidade da cultura objectiva”, das “instituições fixas” e da “comunicação escrita”. Mas a viagem produz também “socializações flutuantes” (*ibid.*: 708, 713) e favorece a conflitualidade social. O caso dos artesãos, especialmente os oficiais, que partiam regularmente em busca de trabalho, ao contrário dos mestres, é exemplo disso: “... graças a essa mobilidade produziu-se uma unidade de direito e de costumes que oferecia ao indivíduo ou às secções pequenas [das suas associações] um apoio muito forte, nas suas lutas salariais, pela melhoria de vida, pela honra e posição social” (*ibid.*: 714). Esta forma de viagem manifesta-se ainda no carácter errante de certos tipos de *pobreza*, na *vagabundagem* e na *aventura*, ou ainda na condição de *estranheiro* <sup>(5)</sup>.

55

A ida às compras corresponde, em muitos casos, à necessidade de reprodução social do agregado familiar. Tanto esta viagem reprodutiva como a de produção conectam-se essencialmente a dois tipos de temporalidade, o *tempo da vida quotidiana* dos agentes e a *longue durée* das instituições (Giddens, 1984: 35). Todavia, para além disso, “a

## 2.2. A viagem de consumo

<sup>(5)</sup> A viagem constitui igualmente o modo de vida de outros agentes sociais específicos, como o *pobre* em busca de esmola, que gozou de larga assistência pelas grandes religiões, por exemplo o Cristianismo e o Corão, sublimando assim a eventual repulsa que suscitava. Pelo contrário, a hostilidade ao viajante, em princípio um estranho, cristalizou-se no “... vagabundo e aventureiro, cuja constante mobilidade transporta no espaço a inquietude e a violência do seu ritmo...” (Simmel, 1986: 711-2). A forma sociológica do estrangeiro apresenta a unidade entre as características opostas do sedentarismo e da migração, o que ilustra o modo dualístico de interpretação simmeliano. Não pertencendo aos grupos mais radicados e estáveis desde o início, ele fixa-se no seu interior, importando atributos de fora, e pode mesmo tornar-se necessário para esses grupos. A sua base económica é muitas vezes o comércio, o que lhe confere uma certa capacidade de movimentação. Sendo “... fundamentalmente uma pessoa móvel, ele contacta, mais tarde ou mais cedo, todos os elementos do grupo, mas não se encontra organicamente ligado a estes, através de laços estabelecidos de parentesco, localidade e ocupação” (Wolf, 1950: 404). Por outras palavras, a combinação das suas relações ao tempo social (a relativa proximidade da sua chegada) e ao espaço social (a sua fixação numa sociedade para ele estranha) define-o como uma espécie de viajante interno aos grupos mais estabelecidos. Hoje, os traços dicotómicos do “sedentarismo” e “migração” sintetizam-se em múltiplas sub-formas, desde o homem de negócios estrangeiro representante de uma multinacional, até à coincidência relativa entre o turista e o negociante.

vitrina moderna faz-nos ausentar da rua fascinando-nos, isto é, metamorfoseando-nos pelo olhar apenas ocupado no que contempla” (Sansot, 1973: 326). Chegamos, assim, a uma das mais importantes propriedades da viagem de consumo actual: ela é *voyeurista*. Um caso paradigmático desta nova atitude pós-moderna em relação ao consumo é o *centro comercial*, contemporâneo das transformações recentes no nível do custo de vida e poder de compra, e dos estilos de vida correlativos. Hoje, o consumo já não se exerce apenas nos *estabelecimentos da vizinhança*, que pressupõem uma viagem curta e o acto de compra, às quais subjazem práticas intermediárias de solidariedade e de troca de informação, comunitárias e locais (como na rua, na praça, no largo, na taberna, no café, na mercearia, no ‘lugar’, na barbearia, na farmácia ou na igreja). Por outro lado, o consumismo já não se manifesta somente na circulação de *supermercado*, onde a aquisição se subordina frequentemente à dinâmica da ostentação do agente comprador, representante de um estilo de vida com um determinado poder de compra. No *centro comercial* existe uma lógica de viagem mais profunda, na medida em que as pessoas passeiam não só para comprar ou falar, mas essencialmente para ver quem vai comprar e se informarem sobre aquilo que se vai adquirir. Trata-se de uma espécie de pré-compra, de um condicionamento visual e informativo fragmentado e disperso, antecessores de uma aquisição que muitas vezes não se chega a realizar, mas que modelam os desejos e os estilos de consumo de uma feição envolvente e sem interrupção<sup>(6)</sup>.

Estreitamente ligada a estas esferas da produção e da reprodução social, situa-se a questão do *acesso das diferentes classes sociais à viagem*. A este propósito, a deslocação sofreu um processo de *democratização* sensível desde o final do século XVIII, mas mostrou-se igualmente um

---

(6) Dito de outra maneira, o centro comercial trabalha como uma gigantesca e incessante campanha de promoção e de marketing, como uma imensa vitrina. A melhor publicidade dos produtos expostos é o próprio centro comercial, naquilo que ele tem de território modelar de circulação, móvel como a economia consumista que lhe é inerente. No entanto, devido à “rotinização” e circularidade das práticas possíveis nas zonas dessa localidade, a *serialidade* — ou seja, o conjunto sequencial dos encontros quotidianos (Giddens, 1984: 73-78) — pelo menos os focalizados e verbais, é fraca, já que tudo se passa em termos de uma representação em que predominam, pelo menos para o consumidor, regiões públicas (as *regiões da frente*, segundo Goffman), e onde as *regiões de fundo*, isto é, as privadas, são praticamente banidas dessa “cidade” com regras próprias dentro da cidade mais ampla, como o *spot* publicitário anuncia.

pretexto de *distinção* inter-classes. “Até ao século XIX, viajar, particularmente por motivos de lazer, era somente acessível a uma elite reduzida e consistia, em si, numa marca de estatuto. [...] O desenvolvimento, em meados do século XIX, do caminho de ferro permitiu a viagem de massa pela primeira vez. As distinções de *status* estabeleciam-se menos entre aqueles que podiam viajar e os que não podiam, do que entre diferentes classes de viajante. No século XX, outras distinções apareceram a partir dos diferentes modos de transporte (por mar, por ar, por caminho de ferro) [...]. Mas também à medida que as movimentações geográficas se democratizavam, amplas distinções de gosto se estabeleciam entre diferentes *lugares*.” (Urry, 1990a: 24) (7). No entanto, Judith Adler, numa linha algo heterodoxa de Bourdieu, argumenta que nem sempre as classes médias e as populares seguiram as elites, embora os poderes controlassem o direito à viagem destas últimas (8). Na terminologia de Giddens, as classes populares construíram, no caso estudado por Adler, um *posicionamento* (1984: 84) no espaço-tempo e na sociedade que contrariou as regras estruturais de dominação, usando a viagem como recurso alternativo, investindo, em grande escala, no terceiro dos três tipos de temporalidade de que Giddens fala, o *tempo de vida dos agentes*, que funda a sua biografia pessoal, grupal, ou de classe. Aliás, Alma Gotlieb (1983) defende que tanto as classes “altas” como as “baixas” podem metamorfosear-se na oposta através da viagem, segundo o processo de “inversão”, em que as primeiras procuram o estilo de vida comunitário das segundas, enquanto estas ambicionam o estilo de vida

(7) Dos meios de transporte que simbolizavam os diferentes estatutos e estilos de vida, o automóvel foi o mais marcante no século XX. Após a sua apropriação elitista da primeira década, a diminuição do custo dos automóveis permitiu às classes médias o acesso à estrada, o que teve como consequência a moda de preferência pelo avião por parte das classes dominantes, substituído daquele na sua estratégia de distinção (Hugill, 1985).

(8) “Enquanto os ricos viajaram sem restrições com objectivos de prazer e de educação, o povo comum precisou historicamente de uma cobertura para legitimar o seu movimento de um lado para o outro (...) muitos grupos ocupacionais começaram a institucionalizar os seus próprios sistemas e tradições de viagem (...) a disponibilidade para viajar foi vista por muito tempo como a disponibilidade para trabalhar” (Adler, 1985: 338-9). Esta situação de transferência contínua, especialmente de jovens, levantada em grande parte para obstar ao desemprego, acabou praticamente nos inícios da Primeira Grande Guerra, devido, por um lado, ao desenvolvimento da mecanização que originou a dispensa de artesãos de diferentes origens geográficas e, por outro, à crítica das próprias organizações de trabalhadores mais recentes. De acordo com a autora, a cultura da estrada dos jovens de hoje tem a sua origem remota neste modelo de viagem operária (*ibid.*: 352), que Simmel também analisa, como constatámos, e não na imitação dos paradigmas dominantes de translação sócio-espacial.

que acentua os valores da sociedade, característico daquelas. Tal facto sugere que, em certos casos e parcialmente, a mobilidade social pode passar-se em simultâneo com a mobilidade espaço-temporal.

### 2.3. A viagem de poder e a circulação do poder

58

A forma social da *viagem política* possui sub-formas variadas. No entanto, em todas elas prevalece, como atributo fundamental, ora a aquisição ora a manutenção de um dado *controlo* social. Por exemplo, o *trânsito periódico dos monarcas* europeus medievais tinha o objectivo de manter a coesão dos seus reinos ou domínios. As “viagens foram, com muita frequência, o único meio ou, ao menos, um dos mais eficazes da centralização, especialmente em sentido político” (Simmel, 1986: 710). Por outro lado, a *justiça* também era deambulatória, como o fenómeno dos juizes de fora confirma, para o nosso país ou em regiões vizinhas. Em terceiro lugar, a *propaganda política* usou extensivamente a viagem de esclarecimento e persuasão, centrando-se muitas vezes no poder simbólico dos respectivos meios de transporte<sup>(9)</sup>. No caso específico dos *nómadas*, a viagem possui, como uma das suas propriedades básicas, características amplas de poder, ao determinar a própria organização social e política (despótica), e a divisão social do poder interna, como nos diz Simmel (*ibid.*: 704). Outras sub-formas sociais da viagem de poder, que não poderemos desenvolver aqui, são as *explorações, a guerra, a conquista e as descobertas marítimas*, por vezes recuperadas pela indústria turística<sup>(10)</sup>. Por outro

<sup>(9)</sup> Veja-se, a este propósito, o seguinte antepassado das comitivas de carros das campanhas eleitorais: “[...] uma organização inglesa semi-socialista, a English Land Restoration League emprega para a sua propaganda entre os trabalhadores do campo carros vermelhos (*red vans*), nos quais vive o orador, e que, mudando-se de um ponto para o outro, formam a cada momento o ponto central das assembleias e agitações. Este carro, apesar da sua mobilidade, e graças ao seu aspecto característico, conhecido de todos, constitui psicologicamente um elemento estacionário e, com as suas idas e vindas, cria nos partidários disseminados a consciência da sua unidade, talvez mais eficazmente do que pudesse fazê-lo, em iguais circunstâncias, uma filial do partido.” (*ibid.*).

<sup>(10)</sup> Não terá sido a ida à Exposição Universal de Sevilha uma viagem de aventura pós-moderna, servindo de simulacro da descoberta de Colombo? Nessa manifestação cultural, “a aventura no desconhecido assume a forma da reinvenção de uma modernidade perdida, numa época em que o progresso é contestado como valor em si e o recuo às tradições assumido como resposta às questões que o nosso século não soube responder” (Gaspar, 1992: 17). Esta componente de sonho e de utopia encontra-se ausente nas viagens marítimas quinhentistas dos Portugueses, mais metódicas que as castelhanas e espanholas e que, por isso mesmo, tinham esgotado as “reservas de sonhos” possíveis dos nossos marinheiros, como nota Eduardo Lourenço: ao contrário de Colombo, que realiza um empreendimento individual, procurando extrair lucro da sua descoberta, “Pedro Álvares Cabral não navega acicatado por qualquer sonho ou pelo lucro pessoal : realiza uma missão real”. Na procura



lado, a *diplomacia* foi uma das actividades ambulantes que mais alicerçou esta circulação de poder. A este propósito, uma figura curiosa de viagem é o que Jacques Attali chama de “visita” do poder, sem conquista nem colonização, empreendida por poderosas esquadras chinesas aos povos vizinhos, no início do século XV, com objectivos apenas diplomáticos, precedendo uma conjuntura de fecho da China ao exterior (1991: 96-97). O *asilo político e as deportações em massa*, constituem duas outras destas sub-formas de viagem política produzida pelo modo de produção estatal. Uma ilustração recente desta atitude nómada do poder, num contexto democrático, é a *campanha eleitoral*, viagem *sui generis*, que trabalha em termos de periodicidade de uma interacção face a face (os “banhos de multidão”) como resgate da distância rotineira observável na relação pública entre o cidadão e o Estado.

Ademais, na sua estratégia de emigração em direcção a todos as esferas da sociedade, o Estado apropriou-se de parte das *viagens de lazer*. (a) ora desenvolvendo *agências públicas de viagem turística*, como o “Dopolavoro” de Mussolini, a “Kraft durch Freude” hitleriana e a “FNAT” salazarista, organizações que fundaram centros e colónias de férias controladores dos espaços-tempo de deslocação lúdica e cultural dos trabalhadores (Boyer, 1980: 59); (b) ora criando as condições de um *turismo político ou estatal*, organizado, seja pelos revolucionários do Portugal pós-25 de Abril, seja pelos Estados de Cuba e Nicarágua: “A hospitalidade política consiste em esforços altamente organizados e direccionados por parte dos governos para apresentar o seu sistema político e as suas várias instituições com a imagem mais favorável a visitantes estrangeiros” (Hollander, 1986: 28); (c) ora ainda, noutra direcção ideológica, o turismo foi igualmente empregue como “uma arma política. Os Estados Unidos demonstraram a sua oposição aos regimes da China e de Cuba proibindo a viagem para esses países por muitos anos”, ou tentando boicotar os Jogos Olímpicos de Moscovo (Richter, 1983: 325). Para além disso, cada vez mais os

---

do Outro, que subjaz a este modo de trajecto, “a diferença dos olhares desenha dois imaginários da Descoberta. Só um virá a ser, e a justo título, mítico, o de Colombo, menos pelos seus efeitos prodigiosos — a invenção da América — que pela carga onírica que faz da sua viagem o próprio símbolo da aventura, com tudo o que isso pressupõe de imprevisível e fabuloso”. (Lourenço, 1992: 10-1). A meu ver, Colombo realiza, através da viagem, o sonho paradigmático do capitalismo nascente, a busca e o encontro do tesouro escondido, mas a dois passos, e apenas acessível ao “génio individual empreendedor”.

Estados desenvolvem *políticas de turismo* concertadas, ou apoiam, através da indústria da viagem, a penetração, a nível planetário, do modelo sócio-económico ocidental: "A 'democratização' do turismo nos últimos quinze anos é uma das formas recentes de expansão capitalista no mundo subdesenvolvido" (Nieto, 1975: 137).

#### 2.4. A viagem de lazer

60

A *sociabilidade* paralela à viagem é outro dos temas simmelianos pertinentes para a nossa análise, em particular no que toca à intimidade ou identidade entre os viajantes em deslocações de lazer, constituindo um dos traços fundamentais desta forma de trânsito, associada ao prazer muitas vezes inerente a essa sociabilidade. "Para isto [a intimidade entre os viajantes] parecem concorrer três razões: o corte com o meio de vida rotineiro, a comunidade de impressões e de acontecimentos, a consciência da separação próxima e definitiva!. Quanto à primeira, "[...] só em virtude de choques e repulsas, desilusões e acomodações, vamos sabendo, pouco a pouco, aquilo que de nós podemos descobrir nos outros, sem nos encontrarmos em situações embaraçantes, sem despertar sentimentos de indiscrição, nem produzir danos efectivos". Tudo isto é favorecido "em novos ambientes, diante de homens completamente estranhos" onde perdemos "a medida sobre o que devemos manifestar ou ocultar". No que respeita à segunda causa mencionada, Simmel repara que a viagem unifica as impressões durante a identidade comum efémera que proporciona, influenciando esta na consciência dos viajantes. Sobre a terceiro factor de intimidade em situações de trânsito, o autor defende que "todas as socializações são influenciadas, nas suas características, pela duração temporal que as afecta", ilustrando esta tese com a excursão (1986: 705).

##### 2.4.1. Saídas rápidas de diversão

Uma segunda característica da viagem de lazer, talvez ainda mais importante que a primeira, é passar-se em espacialidades e temporalidades relativamente excepcionais. Se as práticas repetitivas das viagens de trabalho, de consumo e de poder definem um *quotidiano rotineiro* e regulado, também existe um dia-a-dia alternativo, no espaço e no tempo, um *quotidiano de excepção*<sup>(11)</sup>. Esta figura do

<sup>(11)</sup> Henri Lefebvre fala de "ruptura do quotidiano" e de "extraordinário do ordinário", referindo-se à festa e à historicidade do quotidiano" (1986: 73, 74); por seu turno, Georges Balandier menciona a "ruptura contra a repetição", que substitui as regularidades pelo "tempo não calculado, pelo excesso, pela transgressão, pelo imaginário (...) [como na] viagem (ao estrangeiro) que

dia-a-dia é vivida, em primeiro lugar, nos curtos intervalos do horário laboral, em que, embora a distância temporal seja pequena em relação ao tempo de produção, permite escapadas por vezes longas quanto ao espaço percorrido e aos lugares alternativos alcançados. O fenómeno dos *passeios e excursões dos fins-de-semana, domingos, feriados*, assim como a deslocação em vista à *participação e assistência a desportos* são algumas das manifestações desta variante de viagem lúdica <sup>(12)</sup>.

Nas sociedades hodiernas, o paradigma dominante dos itinerários de lazer, e talvez mesmo da viagem em geral, é a trajectória em princípio menos restritiva, correspondente ao período de férias, ou seja, a deslocação de turismo <sup>(13)</sup>. Numerosos autores têm-se dedicado à delimitação das suas características, alguns já afluídos, outros a apresentar abaixo.

Por exemplo, Jost Krippendorf (1989) analisa extensivamente esse fenómeno, distinguindo pelo menos quatro vertentes de análise: (a) o modelo existencial na sociedade industrial, *trabalho-casa-lazer-viagem*; (b) a fragmentação da vida e as *motivações da viagem*, em busca essencialmente

#### 2.4.2. A viagem turística

61

---

introduz a quotidianidades radicalmente diferentes, que permite ocasionalmente viver de feição mimética à maneira dos outros", dando também o exemplo das férias (1983: 11); Lalive d'Épinay analisa o processo de "irrupção do acontecimento" na vida quotidiana (1983: 17-35).

<sup>(12)</sup> Aqui, o *centro* das acções quotidianas individuais, lugar do privado e das interacções rotineiras familiares, de vizinhança, de amizade, etc., oposto à *periferia* do quotidiano (Balandier, 1983:9) começa a desviar-se do centro predominante da produção e, ao descentrar-se, permite — utilizando a conceptualização de Schutz e Luckmann — o desenvolvimento da *zona primária de operação* do sujeito (a "província da acção não-mediada" de alcance directo), em direcção à sua coincidência com a *zona secundária de operação* (onde a acção é mais fortemente condicionada pela sociedade) (1974: 36-44). Esta última é a região intermediada pelos *sistemas* da sociedade que, segundo Giddens, diferentemente das estruturas, se encontram implantados profundamente no espaço e no tempo, por exemplo, no caso da organização social das tecnologias da viagem.

<sup>(13)</sup> Apenas há relativamente pouco tempo foram introduzidas as *férias pagas* para parte dos trabalhadores e das classes médias: "O advento das férias pagas na década de 30 foi crucial no desenvolvimento do turismo do pós-guerra (...) [juntando-se ao] gozo, nas sociedades pré-industriais na Europa, de numerosos feriados como resultado de um calendário bem fornecido de santos. Mas as férias pagas deram ao indivíduo, simultaneamente, tempo de lazer e os meios financeiros para os desfrutar. Foi essa a diferença." (Shackelford, 1979: 35). São estas férias intimamente relacionadas com o tempo de trabalho que constituem, nas nossas sociedades, a figura mais expressiva do quotidiano de excepção, alternativa ao quotidiano rotineiro dos espaços-tempos de trabalho mas também ao quotidiano de reprodução social, insuficientemente excepcional, inerente aos itinerários rápidos de lazer que acabámos de indicar.

de um *anti-quotidiano*; (c) a *indústria das férias*, organizadora da planificação do prazer das férias distantes, o que conduz a uma única forma legítima de se mover, como turista e as *experiências desse tipo de viagem*<sup>(14)</sup>; (d) os *efeitos da viagem* na sociedade de chegada, e nas sociedades de partida dos viajantes. Quando o turista chega ao local de férias, na preocupação de fugir às normas e aos ritmos de vida da sua sociedade de origem, tenta viver o que a agência de viagens prometeu, o sonho vendido pela publicidade, o paraíso fabricado. Este comportamento típico do turista provoca por vezes espanto, outras vezes o riso, ou ainda a agressividade nas populações visitadas. Com efeito, quer queira quer não, o turista traz consigo o seu quotidiano de origem, quanto mais não seja sob a forma de sinais contrários daquilo que ele faz no seu dia-a-dia de viagem. Por exemplo, os shorts e as camisas às flores são o oposto das calças compridas e dos fatos “cinzentos” do local de trabalho. A máquina fotográfica ao ombro responde ao desejo de ver os outros, o estranho, o exótico, de vigiar quando se passou a vida a ser vigiado no trabalho. Mais, após o fim do colonialismo, eis chegada outra oportunidade da vingança. Todo o autóctone é um “indígena”, imagem que, curiosamente, também se aplica a alguns países que outrora foram colonizadores (Espanha, Portugal). O turista e o visitado mantêm assim uma relação desigual, em termos de dominador e de dominado, principalmente devido a diferenças económicas. O visitado responde com uma imagem inversa mas igualmente depreciativa: o termo de “bife” referido ao inglês é uma ilustração disto mesmo. Por outro lado, se a circulação se destina a um local distante, também é dirigida ao regresso, isto é, ao acerto de contas com a sociedade de

---

(14) Numa pesquisa efectuada nos anos 60, primeiro grande período de férias alargadas a diversas faixas de população nas sociedades industriais, a mais importante destas razões expressas da decisão de viajar, “para relaxar”, reunia 64 % dos inquiridos. Não deixa de ser sintomático que a segunda resposta mais frequente tenha sido “para fugir da vida diária” e a terceira “para recuperar forças”. Mais tarde, no início dos anos 70, começa a registar-se uma tendência para férias mais activas. O desejo de “encontrar outras pessoas para conversar com elas” ou “dedicar-se a *hobbies*” regista grandes acréscimos, embora a motivação principal continuasse a ser a “higiene psíquica”. Para o nosso país, em 1991, um inquérito da Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo, dirigido aos utilizadores da Bolsa de Turismo de Lisboa, especifica que 80% dos inquiridos declaram passar as férias fora de casa e, destes, 37% fizeram-no no estrangeiro. Mesmo se a amostra não é representativa da população portuguesa, podemos constatar que o fenómeno também se regista em Portugal, embora de uma feição menos significativa que em outros países.

origem: através da fotografia, traz-se a prova do feito realizado e constrói-se uma história pessoal; pelo contar das peripécias da viagem aumenta-se o estatuto no ambiente de partida.

Face a esta situação, hoje em dia começam a aparecer motivações de viagem que têm mais a ver com o contacto activo e criativo com as populações visitadas, desembocando num *turismo crítico*, por parte do viajante. Paralelamente, surge um *contra-turismo*, isto é, o conjunto de réplicas, de iniciativa de certos agentes da sociedade receptora, tendentes a modificar tal estado de coisas. Parece-nos que este facto se encontra em relação com a emancipação sócio-cultural de muitos emigrantes nos países industrializados ou “centrais”, no dizer de Wallerstein (1974): na medida em que vão gradualmente acedendo a posições sociais médias e superiores, podem, pouco a pouco, legitimar as suas culturas de origem e mudar, pelo sucesso relativo obtido, a imagem negativa que elas possuíam nas sociedades industrializadas. Deste modo, o turista, quando chega ao seu destino, muitas vezes um país periférico ou semiperiférico, já abandonou boa parte dos seus clichés e encontra-se mais encorajado para a descoberta de novos valores nas sociedades de chegada, numa base menos mistificante.

Por outro lado, coexistente com a excursão turística, encontramos a *excursão e o turismo populares e alternativos* dos Grupos Excursionistas e Jantaristas, que, a partir das suas sedes, muitas vezes em tabernas, organizam viagens e refeições colectivas e periódicas, fenómeno algo invisível nas sociedades coevas, mas ainda pujante no nosso País (Andrade, 1980, 1986).

O principal atributo da *viagem cultural* é a busca de informação e de *saber* ou da *diversão* pura e simples. Algumas manifestações desta sub-forma da *viagem* são a ida ao cinema, teatro, concertos, a visita ao museu (Bourdieu e Darbel, 1969) que, se enquadrados na indústria turística, podem dar origem ao *turismo cultural*, processo cada vez mais sintomático das sociedades pós-modernas (Urry, 1990b: 118-9, 129, 156). Estes trajectos culturais desdobram-se ainda em outras manifestações, como a busca da informação documental em bibliotecas e centros de documentação e a consulta informatizada de bases de dados, prescindindo muitas vezes de qualquer deslocação física (Andrade, 1985),

### 2.4.3. A viagem cultural

ou a *viagem massmediática*, itinerário virtual intermediador dos espaços público e privado (15).

## 2.5. A viagem sagrada

Este modo de deslocação possui, como traços mais salientes, a *ritualização* e a *sacralização* dos próprios espaços-tempos sociais constituintes dos seus itinerários. De entre as actividades religiosas colectivas periódicas, a *ida à missa*, nas sociedades ocidentais, constitui a variante de viagem sagrada mais corriqueira e institucionalizada. Para além disso, uma prática fortemente implantada na generalidade das sociedades, o culto dos mortos, induz a percursos de natureza diversa, fundados na crença, como as *viagens místicas* e ao além-túmulo. Se, como vimos acima, a viagem e o confronto temporário com estranhos facilitam as confidências, também permitem a confissão religiosa. O sucesso das ordens mendicantes, que praticavam uma espécie de nomadismo com o fito de confessar os fiéis, é também explicada por Simmel a partir dessas regularidades (1986: 707). No entanto, a sub-forma de viagem sagrada mais típica é a *peregrinação* (16).

## 3. A quotidianização da viagem e a transladação no dia-a-dia

Vamos desenvolver, em seguida, a relação de intersecção entre o dia-a-dia e a viagem, em diálogo estreito com os fenómenos do turismo crítico e do contra-turismo. Tendo identificado algumas das *formas* dos trajectos, em termos da sua contribuição para a estruturação da sociedade, podemos afirmar agora que, de um lado, assistimos ao processo de *quotidianização da viagem*: isto é, o dia-a-dia do viajante, representa um dos aspectos mais consistentes da viagem em geral, na medida em que o quotidiano (a) aparece como uma das mais notáveis esferas de mediação do social (Andrade, 1991) e (b) em especial, trabalha enquanto articulação e

(15) "A imprensa, a rádio, a T.V., a revista, o cartaz publicitário, o cinema, formam hoje como que uma gigantesca máquina mediadora, uma engrenagem embraiadora entre, por um lado, o domínio privado, doméstico, sedentário, onde a crítica incontrolada e desviante se desenvolve à margem das legitimidades dos campos sociais, e a racionalidade dos interesses autónomos escapa à dominação do poder regulador do Estado, e, por outro lado, a esfera pública, anónima e circulante, nómada" (Rodrigues, 1985: 12).

(16) Victor e Edith Turner (1978) mostram que, desde os tempos medievais, o significado religioso da peregrinação foi em grande parte ofuscado pelo comércio não só de relíquias como também do corpo. Todavia, a sua dimensão universal advém do facto de facultar valores últimos e uma transcendência do social, uma passagem da *societas* para a *communitas*. Tal como o jogo, o desporto e a arte, ela proporciona a experiência a que os autores chamam "fluxo" ("flow"), que consiste na "intersecção da acção e da consciência, [que é] a componente crucial do prazer", através da concentração da atenção num campo limitado, assistido muitas vezes por um específico conjunto de regras.

*síntese de muitos processos macro e microssociológicos produtores e reprodutores de viagens.*

Vejam os como diversas teorias reforçam esta conexão e mediação operada pelo dia-a-dia de viagem, tanto ao nível do quotidiano rotineiro como do quotidiano excepcional.

Os *autores marxistas* não se referem à viagem de modo explícito, mas indirecto, em termos da experiência e conhecimento, pelos agentes sociais, das regras do quotidiano próximo e remoto (Giddens, 1984: 90-91; Heller, 1981: 393).

Numa *abordagem funcionalista*, Greenblat e Gagnon defendem que, nas suas deslocações, um viajante, que os autores consideram um estrangeiro temporário, de um modo geral terá que organizar essencialmente três coisas: os recursos disponíveis, as relações sociais que enfrenta nas novas localidades e a sua identidade. Quanto aos primeiros, trata-se de organizar meios como o dinheiro e o tempo, que em princípio são relativamente restritos para quem se move num quotidiano estranho. No que respeita às relações sociais, o estatuto de viajante permite frequentemente o pedido de conselhos sobre os pormenores mais corriqueiros da vida diária, como os transportes, alojamento, locais de refeição, etc. Em termos de gestão de identidade, “quanto menos familiar for o ambiente, menos identificáveis são as fontes de erro — que se podem situar no próprio eu, nos outros, ou em aspectos desconhecidos do contexto — [...] a segurança do eu é, pelo menos em parte, dependente do sucesso na administração do ambiente”, já que “a viagem tem que ser empreendida em termos de serviço de uma multiplicidade de interesses individuais e sociais”. Por outro lado, “os autóctones vivem sempre a sua vida quotidiana nos seus ambientes familiares, e as redes sociais em que habitam encontram-se normalmente cheias”. Para participar, o viajante tem de se inserir numa actividade que seja útil no interior dessas redes (1983: 96-7, 102). Esta visão, embora correcta em algumas observações, dá-nos uma imagem parcial da sociedade e das deslocações que nela se passam, já que a viagem não tem apenas um propósito de socialização na sociedade visitada, através da interiorização das rotinas diárias, que facultariam, por si só, a resolução de todos os problemas, nomeadamente o da pouca familiaridade com o ambiente receptor.

Posição diferente é legível num ensaio que se insere na *fenomenologia*, onde a viagem abarca um “leque de motivações situadas entre o desejo de mero prazer característico

da esfera do lazer e a procura de significado e autenticidade” (Cohen, 1979: 193). Segundo o autor, estes significados conferidos à viagem podem ser relacionados com cinco modos de experiência da deslocação e com a importância relativa de centros de significado para o viajante, o que, de alguma forma, retoma a problemática da oposição entre o centro e a periferia do quotidiano (Balandier, 1983): no modo *recreacional*, o viajante toma a andança como recreação, que o restaura das tensões da sua vida comum quotidiana — neste sentido, ela reforça o centro do seu interesse, a sociedade de onde partiu; no modo *diversional*, a viagem é um mero escape, sem centro de interesse definido; no modo *experiencial*, a deslocação é fuga da alienação, da falta de sentido da vida quotidiana rotineira e a busca deste significado na vida dos outros, que se torna em centro privilegiado (algumas das ilustrações dadas pelo autor são a revolução e certos tipos de turismo alternativo); o modo *experimental*, em que o turista tenta vias de saída em diferentes direcções, descentradas e dispersas, sem prioridades delimitadas, como o místico e o consumidor de droga; o modo *existencial* pressupõe a demanda de um centro externo à sociedade, uma espécie de exílio em busca de um significado profundo, como a comunhão humana, a proximidade da natureza, etc.

Também do ponto de vista do *interaccionismo simbólico*, é importante “a definição social dos lugares de recreio exteriores”, diferente da *definição das situações* rotineiras. Por exemplo, um caso de roubo sofrido por jovens campistas não foi sentido como traumático, porque o parque de campismo era visto como uma comunidade onde o crime não existe (Colton, 1987: 352). Estes significados quotidianos são constantemente modificados pelos itinerários empreendidos pelos actores, o que define o próprio sentido da acção como “viajante”, em grande parte, como “as mudanças de imagem nos visitantes [...] à medida que ajustavam a sua imagem percebida à ‘realidade descoberta’ ou enquanto interpretavam os símbolos e objectos encontrados durante a sua visita” (*ibid.*: 356).

A *dramaturgia social* de Goffman confere especial atenção aos indícios manifestados pelos actores nas suas representações diárias, construindo/reconstruindo, por essa via, as suas relações recíprocas. Por exemplo, os *sinais de mudança* são, para Goffman, os actos e os acontecimentos que apresentam e significam uma mudança na ordem das



interacções, como a penetração num território pessoal. Muitos encontram-se ritualizados: “o signo que reestabelece uma relação com alguém que volta da guerra, da prisão ou de uma grande viagem pode tomar a forma de uma celebração de retorno ao lar. Da mesma feição, e mais importante, numerosas trocas confirmativas menores têm o significado de um sinal de mudança. As saudações a que os conhecidos se obrigam depois de um período de separação contêm normalmente, e muitas vezes involuntariamente, uma informação importante quanto ao estado da relação, o que pode ter um efeito directivo determinante face ao ritual que continua a manter a sua *nuance* confirmativa uniforme” (1973: II, 195).

Por outro lado, uma viagem de automóvel numa auto-estrada é analisada pela *etnometodologia* de Harold Garfinkel em termos de reflexividade. Ou seja, a descrição, positiva ou negativa, que os automobilistas fazem do contexto diário em que se encontram (neste caso, o sistema rodoviário), influi sobre as suas acções nesses contextos (melhor circulação, engarrafamentos), e vice-versa (Livingston, 1987: 28).

Inversamente, se a viagem se revela, em grande parte, diária, em paralelo passa-se o processo de *circulação no (e do) quotidiano*, ou seja, *também o quotidiano se apresenta, tendencialmente, como um dia-a-dia de viagem*. É assim que a deslocação surge como um dos elementos mais consistentes dos fenómenos quotidianos, se não o mais importante, passando-se entre as diversas “zonas” do social (Berger e Luckmann, 1990:39).

A síntese desta dupla perspectiva, que fala tanto da quotidianização da viagem quanto dos percursos no dia-a-dia, é traduzida pela seguinte tese: *a viagem pode ser pensada, na sua forma mais geral, como qualquer trânsito entre pelo menos dois quotidianos diferentes*. Os conceitos de *habitus quotidiano* e de *habitus de viagem* dão conta disto mesmo (Andrade, 1991: 277-83).

Por outro lado, a *viagem quotidiana*, determinante em grande escala da *viagem* em geral, que por seu turno condiciona cada vez mais o *turismo*, *aparece como uma das principais arenas do conflito que opõe o sistema dominante do turismo simultaneamente ao turismo crítico e ao contra-turismo*. Como vimos, diferentemente do turismo crítico, que surge promovido principalmente por determinados viajantes oriundos das sociedades centrais, em oposição, menos ou mais consciente, à lógica do turismo — que opõe artificial-

mente os tipos-ideais “turista” e “nativo” — o contra-turismo é investido em particular por certos agentes visitados das sociedades periféricas, semiperiféricas e locais. Estas tendências são organizadas, entre outros atributos, por três principais, expressos pelas direcções de reflexão seguintes.

### 3.1. O impacte mútuo entre visitantes e visitados

68

Em primeiro lugar, existe sempre um embate, sócio-económico e cultural, entre visitantes e visitados, na viagem em geral e na turística em especial, prevalecentemente visível no plano quotidiano. Na deslocação turística, passam-se interacções diárias que obedecem a — mas também produzem e reproduzem — relações de poder desiguais entre o centro e a periferia, a nível mundial. No entanto, e em simultâneo, constata-se que têm vindo a *surgir novos modos de relacionamento ao turismo, frequentemente formas originais de subversão do paradigma da viagem turística*. Uma das mais importantes alternativas a este estado de coisas é a *mudança sócio-simbólica das comunidades visitadas, paralelamente à redefinição do Outro, do visitante*. Este processo não se fundamenta já num discurso unidimensional e etnocêntrico do turista ou das suas sociedades de origem, mas, ao contrário, constrói-se multidimensionalmente, pelo visitante (enquanto turista crítico) e pelo visitado (contra-turista), através de uma simbiose entre o mundo da vida do visitado e o mundo da vida do visitante, o que confirma o papel mediador do quotidiano. Tal dinâmica ocorre, normalmente, no quadro do quotidiano excepcional do visitante, durante a viagem. Com efeito, para o visitado, o contacto com o quotidiano rotineiro da sociedade de partida do turista efectua-se correntemente de uma maneira indirecta, a partir dos traços dessas *rotinas dominantes*, exportadas e exibidas por este durante a sua trajectória na sociedade receptora, embora também se possa passar directamente, por meio da emigração efectuada pelo representante das sociedades periféricas ou semiperiféricas.

Esta desigualdade é especialmente visível na configuração do “*turismo étnico*”, “em que os próprios nativos constituem a primeira, ou pelo menos uma significativa atracção” (van der Berghe, 1980: 377). De uma maneira geral, a influência das viagens turísticas foi um poderoso factor de transformação das sociedades visitadas. Contudo, “quando o impacto do turismo é percebido como positivo, a reacção [das sociedades de chegada] toma a forma de aceitação da mudança, e sempre que é entendida como negativa, a

reacção assemelha-se à resistência”, mediante cinco estratégias principais: a “resistência” propriamente dita, o retraimento, a manutenção das fronteiras entre o mundo da vida do turista e o local, a revitalização das culturas tradicionais, a adopção do modelo ocidental simbolizado pelo turismo (Dogan, 1989: 220-5). Uma das feições de lidar subversivamente com o turista são as paródias e críticas ao “branco” construídas pelos índios americanos, que reelaboram a imagem que aquele tem deles: “Este repertório mental de estereótipos fornece um ‘mapa’ versátil que informa os modos como os índios negociam com os turistas quando vendem os seus artefactos” (Evans-Pritchard, 1989: 95). “Na generalidade dos casos, enquanto se explora e procura o significado do Outro, as definições do Eu e da própria cultura tornam-se mais claras” (Sweet, 1989: 73).

*Por outro lado, esta construção pelos agentes de novas relações usa meios que advém das diversas formas de viagem mencionadas supra, não se servindo apenas das regras e recursos da viagem turística mais tradicional. Por exemplo, MacCannell distingue as regiões de frente e de fundo para os lugares turísticos, conceitos adoptados de Goffman para definir o conceito de autenticidade encenada (staged authenticity). Este termo teórico pretende dar conta dos diversos espaços de representação, edificados pelas comunidades locais a fim de processar a comunicação quotidiana com o turista. Várias cenas são hierarquizadas em termos de intimidade e privacidade quanto às actividades que aí se passam, estabelecendo aquilo que se mostra ao estranho e aquilo que se reserva aos mais íntimos. Segundo o autor, a indústria turística já propõe programas de conhecimento progressivo das sociedades visitadas através do investimento naqueles expedientes locais, visando conferir uma maturidade maior à experiência turística baseada no grau de autenticidade alcançada pelo viajante. Por outras palavras, a principal mercadoria que se vende ao turista é a “autenticidade” (MacCannell, 1973: *passim*).*

Mau grado esta recuperação da vida local e da relatividade assim conferida ao “autêntico”, tal fenómeno aproxima-se: (a) seja das formas de viagem de trabalho, na medida em que partilha alguma semelhança com a estratégia de criação de espaços de viagem, próprios dos trabalhadores dos países centrais e que funcionam enquanto cenas mais autênticas, íntimas e privadas, face às crescentes obrigatoriedade e carácter cronometrado das deslocações laborais,

### 3.2. O noma- dismo de aventura

impostas pelos poderes dominantes; (b) seja das viagens e encontros de lazer (compare-se agora, nas sociedades actuais, este desejo de autonomia com a sociabilidade e intimidade reservada da sala do fundo na taberna, o “escondidinho”, ou com os Grupos Excursionistas operários portugueses, em oposição à viagem turística); (c) seja ainda das viagens diárias, que se baseiam na contínua reconstrução dos mundos da vida quotidianos.

Em segundo lugar, face à rotinização do quotidiano, *outra das estratégias alternativas é a busca da aventura que o quotidiano excepcional pode proporcionar, sob certas condições, e a redefinição de poderes que faculta*<sup>(17)</sup>. A deslocação, sendo um contexto distinto, e na medida em que facilita estas características da acção, constitui um dos meios mais expeditos de facultar a aventura, nas diversas formas sociais desta última.

Por um lado, a aventura pode ser tratada em termos da viagem em geral. Roland Barthes *articula a aventura e a não-aventura*, ao falar do imaginário da viagem em Júlio Verne: “a imaginação da viagem corresponde em Verne [e na burguesia progressista que representa] a uma exploração da clausura”, não a “uma mística banal da aventura”, almejando antes a dominação pelo homem dos espaços recônditos do universo. Ao contrário, Rimbaud, no seu *Bateau Ivre*, que se liberta da razão humana, empreende uma “verdadeira poética da exploração” (Barthes, 1976, 103-5). Por sua vez, o piloto dos jactos “parece não conhecer nem aventura nem destino”; passivo porque “ejectado”, “o homem-jacto é um herói reificado” (*ibid.*: 124-125). No quotidiano rotineiro norte-americano e inglês, o ladrão de carros standard não é um marginal, mas “procura a experiência do escape descrita por Jack Kerouac em *On the Road*: ‘o ritmo ininterrupto do asfalto e a alegria sublime do movimento — mas não da chegada’.” (Marsh e Collett, 1986: 181). Esta atracção aventureira da estrada, particularmente nítida durante os anos 60, e os fenómenos adjacentes, como a boleia, cristalizam-se hoje no

(17) Segundo Simmel, o aventureiro, ao concentrar-se no presente, possui um sentido do tempo diferente daquele que o homem comum subscreve, e constrói o seu destino, que escapa a este último. “Na aventura nós abandonamo-nos aos poderes e acidentes do mundo, que nos deleitam, mas que ao mesmo tempo podem destruir-nos.” Mais, no seu estilo dualista de interpretação, o autor advoga que o aventureiro executa um tratamento rápido dos elementos incalculáveis da vida, sintetizando, de feição exemplar, a actividade e a passividade, o acaso e a necessidade (*apud* Featherstone, 1992: 165). O *habitus* de viagem utiliza, em grande parte, estas componentes da aventura.

fenómeno da “cultura da estrada”, edificada por “pessoas desejosas de aumentar as suas viagens para além das férias cíclicas”, por um ano ou mais, em busca de experiências situadas fora do sistema do turismo (Riley, 1988: 317). Diz-nos a autora que não se trata propriamente de “heróis” ou “marginais”, “hedonistas” ou “anarquistas”, mas de elementos da classe média que tomam esta decisão para fugir à circularidade das repetições do quotidiano ou a responsabilidades em momentos cruciais da sua vida, como a passagem de estudante para um emprego, o casamento, etc. Repare-se na relação de oposição que liga os ritos de passagem normalizados a outros rituais alternativos, de que a viagem é, umas vezes, o veículo principal, outras vezes o próprio valor simbólico protagonista.

Por outro lado, a aventura é associada ao sistema do turismo. O. Bourgelin (1967) advoga um trajecto turístico de redescoberta do conteúdo das coisas, ou mesmo de aventura, podendo ser entendido como uma “aventura da identidade”, ao nível “individual-biográfico” ou “colectivo-etnológico”, através da “escapada e da procura”, que são “traduções de processos básicos de identidade: a diferenciação e a identificação” (Urbain, 1989: 116). Em suma, e retomando Erik Cohen, distinguem-se vários tipos de turista que articulam a oposição familiaridade / novidade, isto é, constroem na vida quotidiana da viagem, em maior ou menor escala, uma “*bolha ambiental*” (Cohen, 1972: 171), micro-ambiente familiar que fornece, no quotidiano excepcional, a *segurança ontológica* característica das rotinas diárias, a que Giddens se refere: o turista organizado de massa, o turista individual de massa, o turista explorador, o turista “sem amarras”. De entre estes, o último é o mais aventureiro, já que pretende imiscuir-se mais profundamente nos mundos da vida quotidianos do Outro visitado. No entanto, como aludimos acima, esta negociação entre o turista crítico e o contra-turista não é inocente: retomando Mc Cannell, Cohen descreve as viagens promovidas por companhias turísticas que propõem um “turismo alternativo” a tribos da selva tailandesa, feito de uma autenticidade encenada pela publicidade da própria companhia, para além da empreendida pela população local. E, à medida que este estilo de viagens aumenta, os nativos tornam-se menos espontâneos e mais comerciais. Não obstante, o autor reconhece que “os jovens turistas que constituem o mercado para este tipo de turismo são também [...] mais críticos que os turistas de massa

ordinários” e “os perigos da viagem na selva são suficientemente reais”, sendo os lugares alcançados, “apesar de tudo, muito mais ‘autênticos’ que os do turismo de massa rotineiro” (Cohen, 1989: 58-9).

Para além do turismo crítico aventureiro, também a viagem de emigração investe na aventura e concorre, embora indirectamente, como vimos, para a delimitação do contra-turismo. E da mesma feição que no caso da primeira característica do turismo crítico e do contra-turismo — a reformulação das sociedades e dos agentes centrais e periféricos — este seu segundo atributo reactiva dinâmicas de outras formas de viagem que não a turística. Por exemplo, o tipo de viagem como maneira de vida, em especial a nómada, cuja característica marcante parece ser a coincidência da vida diária com o próprio caminho e, inversamente, o percurso com a vida quotidiana, esta última tornada, desta feita, inevitavelmente aventureira.

### 3.3. A viagem enquanto sensação e reflexão: os regimes e os discursos da viagem

Como última hipótese de trabalho, é importante reparar que *a viagem sofreu uma transformação discursiva ao longo dos séculos, fundamentada, alternadamente, na proeminência de valores racionais e/ou sensitivos. Hoje, assiste-se à síntese (aberta, ou seja, passível de mudança) de uns e outros.*

Nesta perspectiva, uma transformação determinante foi o processo de *racionalização e “visualização” da experiência itinerante*, paralelo a metamorfoses mais gerais na esfera do saber, como a reformulação do estatuto do saber científico desde o século XVI. “O conhecimento e o discurso auriculares, identificados com a autoridade tradicional, aristotélica e escolástica, desvalorizaram-se a favor da “vista” considerada como veículo da experiência directa, imediata, e verificável pessoalmente” (Adler, 1989: 11). Por outras palavras, desenvolveu-se uma *racionalização do olhar da viagem (sightseeing)*, cada vez mais codificado em manuais, cujos antepassados foram os tratados do século XVI contendo conselhos sobre a arte da viagem e as línguas estrangeiras, para uso dos jovens aristocratas que pretendiam seguir a carreira diplomática ou jurídica. No século XVII e XVIII, esta elite viajante, a que as Academias e as Luzes forneciam uma base institucional, regia-se por uma “disciplina da viagem”, com uma metodologia própria (*ibid.*: 13-6). Para D. J. Boorstin (1961) e Edgar Morin (1965), o que atrai o turista não é a realidade, mas a sua imagem, as coisas

reduzidas a signo e normalizadas, pré-conhecidas pelo viajante antes de partir, e separadas do seu contexto de significação, ou falsificadas pela própria população autóctone. No entanto, a par do relato objectivo da viagem, outro modo de se lhe referir, mais subjectivo e de influência romântica, afirma-se nos inícios do século XIX: “Na sua transformação estética, o olhar de viagem tornou-se simultaneamente uma actividade mais efusivamente apaixonada e mais privada”, como o estilo de passeio de William Beckford e de Madame de Stael testemunham, utilizando o olhar visionário ou nocturno, abstraído da realidade ‘aparente’ (*ibid.*: 22).

Estes estilos de viajar e de falar da viagem, após originarem a deslocação paradigmática das sociedades modernas, a viagem de turismo, transmudam-se hoje no fenómeno a que John Urry chama *pós-turismo*, adjacente às sociedades de consumo pós-industriais e pós-modernas, e que leva a proeminência do olhar e do discurso voyeurista até às últimas consequências (Urry, 1990b: 104-134; 1992: 22).

Todavia, a meu ver, deparamos na sociedade hodierna com a seguinte tendência, ainda em gestação: *a viagem e o seu discurso mobilizam, cada vez mais, não só a razão, especialmente nas formas sociais da viagem científica ou política, mas também os sentidos*, desde a oralidade da palavra, herdeira da retórica clássica e das viagens religiosas medievais, passando pelo olhar, predominante desde o século XVI nas viagens científicas ou literárias, até às tactilidades da água procurada pelos termalistas, ou o olfacto activado no contacto com o “ar” da natureza (*ibid.*: 24); ou ainda, o paladar dos piqueniques e das comezainas nos retiros, que se popularizaram ainda no século passado, e das excursões e refeições periódicas promovidas por Grupos Excursionistas e Jantaristas, de raiz popular, desde o início do século XX, que constituem uma variante basilar de turismo popular e de turismo crítico. Assim sendo, parecem desenharem-se hoje em dia, para além deste pós-turismo — que, recorde-se, contém algumas componentes transgressivas, embora incompletas — alianças ou pelo menos cumplicidades promissoras entre o turismo crítico e o contra-turismo. Esta convergência estratégica desviante constrói, como terceira tática — que se manifesta, como as duas precedentes, menos ou mais conscientemente — configurações de viagem onde a razão e os sentidos se articulam cada vez mais, na busca de um paradigma que articule os diversos mundos da vida quotidianos, superando tanto a tentativa de

racionalização, burocratização e universalização moderna da viagem de turismo, como também a extrema fragmentação e a dispersão visível nas experiências turísticas da pós-modernidade (18).

Considerando tudo o que dissemos, para que os fenômenos que nomeámos turismo crítico e contra-turismo, reportados de diversas feições por vários autores, ou a sua confluência, se constituam em verdadeira alternativa, deverão ser entendidos: (a) por um lado, enquanto processos *situados*, não só nos contextos locais próximos da viagem, mas também nas sociedades que articulam; (b) por outro lado, como itinerários *construídos*, tanto pelos agentes visitantes quanto pelos visitados, ou ainda pelos intermediários (as agências de turismo, o Estado, etc.); (c) em terceiro lugar, enquanto fenômenos *relativos*, sendo necessário, para serem credíveis, uma demanda inacabada e uma crítica constante face ao grau de autenticidade oferecido na viagem; (d) finalmente, como dinâmicas *quotidianas*, evoluindo entre rotinas constantemente alternizadas e situações de excepção incessantemente rotinizadas. E se estes itinerários quotidianos e respectivas réplicas locais utilizam, como recursos de reformulação das regras dominantes, diversas formas sociais de viagem mais globais, afigura-se-nos legítimo designar, de momento, o resultado dessa nova forma sócio-simbólica de viajar — sintetizadora mas simultaneamente aberta — de *inter-viagem*. ■

---

(18) Veja-se, a este propósito, e no contexto da crítica a uma obra de Miguel Yeco, a articulação entre o dia-a-dia desses viajantes sócio-culturais que são os emigrantes portugueses, que praticam "uma nova ética-estética de viagem (...) arte de vida, de adaptação microscópica, ou de invenção de inúmeras astúcias quotidianas em terras estrangeiras" e a viagem sócio-simbólica através dos quotidianos accionados pelos diferentes "eus" do *flâneur* Fernando Pessoa, deslocação permanente que visa "a recusa da mediocridade pela multiplicação da personalidade portuguesa" (Andrade, 1984).



## Referências Bibliográficas

- Adler, Judith 1985 "Youth on the Road", *Annals of Tourism Research*, 12, 335-354.
- Adler, Judith 1989 "Origins of Sightseeing", *Annals of Tourism Research*, 16, 7-29.
- Andrade, Pedro de 1980 *Les groupes "excursionnistes" — "de déjeuners" portugais et leur art*. Thèse de Diplôme d' Études Approfondis, Paris, Ecole des Hautes Études en Sciences Sociales (dactilografado).
- Andrade, Pedro de 1984 "Prelúdio final de Pessoa's (e ecos)", *Diário de Notícias*. 5/4/1984, p. 16.
- Andrade, Pedro de 1985 "Para uma sociologia da documentação: sensibilização à necessidade da sua construção", *Actas do 1º Congresso Nacional de Bibliotecários, Arquivistas e Documentalistas 'A informação em tempo de mudança*, Porto, 19-21/6/85, 421-450.
- Andrade, Pedro de 1986 "A arte excursionista", *Colóquio-Artes*, 68, 5-11.
- Andrade, Pedro de 1991 "A taberna mediática, local reticular de negociações sociais e sociológicas", *RCCS*, 33, 265-286.
- Attali, Jacques 1991 *1492*. Paris, Fayard.
- Balandier, Georges 1983 "Essai d'identification du quotidien", *Cahiers Internationaux de Sociologie*. LXXIV, 8-12.
- Barthes, Roland 1976 *Mitologias*. Lisboa, Edições 70.
- Berger, Peter; Luckmann, Thomas 1973 *A construção social da realidade*. São Paulo, Vozes.
- van der Berghe, Pierre 1980 "Tourism as Ethnic Relations: a Case Study of Cuzco, Peru", *Ethnic and Racial Studies*, 3.
- Boorstin, D. J. 1961 *The Image: A Guide to Pseudo-Events in America*. New York, Harper & Row.
- Boudieu, Pierre; Darbel, Alain 1969 *L' amour de l' art: les musées d' art européens et leur public*. Paris, Les Éditions de Minuit.
- Bourgelin, Olivier 1967 "Le Tourisme Jugé", *Communications*.,10, 65-97.
- Boyer, Marc 1980 "Évolution sociologique du tourisme: continuité du tourisme rare au touriste de masse et rupture contemporaine", *Loisir et Société*, 3 (1), 49-81.
- Cohen, Erik 1972 "Towards a Theory of International Tourism", *Social Research*, 39 (1), 164-82.
- Cohen, Erik 1974 "Who is a Tourist?: a Conceptual Clarification", *The Sociological Review*, 4, 527-55.

- 76
- |                                |       |  |
|--------------------------------|-------|--|
| Cohen, Erik                    | 1979, | A Phenomenology of Tourist Experiences", <i>Sociology</i> , 13, 179-201.   |
| Cohen, Erik                    | 1989  | "'Primitive and Remote': Hill Tribe Trekking in Thailand", <i>Annals of Tourism Research</i> , 16, 30-61.  |
| Colton, Craig W.               | 1987  | "Leisure, Recreation, Tourism: A Symbolic Interactionist View", <i>Annals of Tourism Research</i> , 14, 345-60.  |
| d' Épinay, Lalive              | 1983  | "La vie quotidienne: essai de construction d' un concept sociologique et anthropologique", <i>Cahiers Internationaux de Sociologie</i> , LXXIV, 13-38. |
| Evans-Pritchard, Deirdre       | 1989  | "How 'They' See 'Us' : Native American Images of Tourists", <i>Annals of Tourism Research</i> , 16, 89-105.  |
| Featherstone, Mike             | 1992  | "The Heroic life and Everyday Life", <i>Theory, Culture and Society</i> , 9 (1), 159-82.   |
| Frisby, David                  | 1992  | <i>Simmel and Since: Essays on Georg Simmel's Social Theory</i> . London, Routledge.   |
| Gaspar, Miguel                 | 1992  | "Uma epopeia moderna", <i>Diário de Notícias</i> , 13 Out. 1992, 17.   |
| Giddens, Anthony               | 1984  | <i>The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration</i> . Cambridge, Polity Press.  |
| Giddens, Anthony               | 1990  | <i>The Consequences of Modernity</i> . Cambridge, Polity Press; Oxford, Basil Blackwell.   |
| Goffman, Erving                | 1973  | <i>La mise en scène de la vie quotidienne: 1. La présentation de soi. 2. Les relations en public</i> . Paris, Éd. Minuit.                              |
| Gottlieb, Alma                 | 1983  | "Americans' Vacations", <i>Annals of Tourism Research</i> , 9 (2), 165-187.  |
| Greenblat, Cathy; Cagnon, John | 1983  | "Temporary Strangers: Travel and Tourism from a Sociological Perspective", <i>Sociological Perspectives</i> , 26 (1), 89-110.                          |
| Heller, Agnès                  | 1981  | <i>Sociologia della vita quotidiana</i> . Roma, Edizioni Reuniti.  |
| Hollander, Paul                | 1986  | "Political Tourism in Cuba and Nicaragua", <i>Society</i> . May-June, 28-37.   |
| Hugill, Peter                  | 1985, | The Rediscovery of America: Elite Automobile Touring", <i>Annals of Tourism Research</i> , 12, 435-447.  |
| Krippendorf, Jost              | 1989  | <i>Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens</i> . Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.                               |
| Lefèbvre, Henri                | 1968  | <i>La vie quotidienne dans le monde moderne</i> . Paris, PUF.  |
| Livingston, Eric               | 1987  | <i>Making Sense of Ethnomethodology</i> . London, Routledge.   |
| Lourenço, Eduardo              | 1992  | "Imaginários de duas descobertas", <i>O Público</i> , 12 Out., 10.   |
| MacCannell, Dean               | 1973  | "Stage Authenticity: Arrangements of Social Space in Tourism Settings", <i>American Journal of Sociology</i> , (79), 589-603.                          |

- MacCannell, Dean 1976 *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class*. New York, Schocken Books.
- Marsh, Peter; Collet, Peter 1988 *Driving Passion: the Psychology of the Car*. London, Jonathan Cape.
- Morin, Edgar 1965 "Vivent les vacances", in *Pour une Politique de l'homme*. Paris, Seuil.
- Nieto, Jose Antonio 1975 "Turismo: democratización o imperialismo? Revista de Estudios Sociales. (14-5) mayo-dic, 137-148.
- Richter, Linda 1983 "Tourism Politics and Political Science: A Case of Not So Benign Neglect", *Annals of Tourism Research*, 10, 313-335.
- Riley, Pamela 1988 "Road Culture of International Budget Travellers", *Annals of Tourism Research*, 15, 313-328.
- Rodrigues, Adriano Duarte 1985 "O público e o privado", *Revista de Comunicações e Linguagens.*, 2, 7-14.
- Sansot, Pierre 1973 *Poétique de la ville*. Paris, Klincksieck.
- Schackelford, Peter 1979 "Planning for Tourism: Research Needs in a Growth Industry", *Futures*, Feb.
- Schutz, A; Luckmann, T. 1974 *The Structures of the Life World*. London, Heinemann.
- Simmel, Georg 1986 *Sociologia, 2: Estudios sobre las formas de socialización*. Madrid, Alianza Universidad.
- Sweet, Jill 1989 "Burlesquing 'The Other' in Pueblo Performance", *Annals of Tourism Research*. 16, 62-75.
- Turner, Victor; Turner, Edith 1978 *Image and Pilgrimage in Christian Culture: Anthropological Perspectives*. N.Y., Col. Un. Pr.
- Urbain, Jean-Didier 1989 "The Tourist Adventure and his Images", *Annals of Tourism Research*, 16, 106-118.
- Urry, John 1990a "The 'Consumption' of Tourism", *Sociology*, 24 (1), 23-35.
- Urry, John 1990b *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*. London, Sage.
- Urry, John 1991 "Time and Space in Giddens' Social Theory", in Bryant, Christopher G.A.; Jary, David, *Giddens' Theory of Structuration: A Critical Appreciation*. London, Routledge.
- Urry, John 1992 "The Tourist Gaze and the 'Environment'", *Theory, Culture & Society*, 9 (3), 1- 26.
- Wallerstein, Immanuel, 1974 *The Modern World System*. New York, Academic Press.
- Wolff, Kurt H. (org.) 1950 *The Sociology of Georg Simmel*. New York, The Free Press.