

Dossiê: Gênero, deslocamentos e fronteiras no/do mundo contemporâneo

Rosa dos ventos no peito: mulheres, viagens e contracultura

Leon Kaminski

Doutor em História – UFF

Professor do Departamento de Ciências Sociais - UFSJ

Danusa Vieira

Mestra em Relações Internacionais – Université Jean Moulin

Lyon 3

RESUMO

Nas décadas de 1960 e 1970, era possível ver jovens viajando de carona, com mochilas às costas. Eram os tempos da contracultura, em que parte da juventude procurava construir estilos de vida alternativos, e viajar era visto como uma prática que permitia “cair fora” do sistema. Neste artigo, procuramos analisar a presença das mulheres no universo das viagens contraculturais, discutindo as relações de gênero implicadas no contexto da vida estradeira e de suas práticas. A partir de uma perspectiva histórico-antropológica, utilizamos fontes jornalísticas e narrativas de viagem. As viagens contraculturais entre as mulheres subvertiam normas sociais e estereótipos do feminino. Ambivalentes, suas práticas refletiam e rompiam com o sexismo existente no ambiente estradeiro.

Palavras-chave: Viagens; Gênero; Contracultura; História; Antropologia.

Wind Rose in the heart: women, travel and counterculture

ABSTRACT

In the 1960s and 1970s, it was possible to see young people hitchhiking with backpacks. These were the days of counterculture, when part of the youth sought to build alternative lifestyles, and travel was seen as a practice that allowed them to "drop out". In this article, we seek to analyze the presence of women in the universe of countercultural travel, discussing the gender relations implicated in the context of road life and its practices. From a historical-anthropological perspective, we use journalistic sources and travel narratives. Countercultural travel among women subverted social norms and stereotypes of the feminine. Ambivalent, their practices reflected and broke with the existing sexism in the road universe.

Keywords: Travel; Gender; Counterculture; History; Anthropology.

Rosa de los vientos en el pecho: mujeres, viajes y contracultura

RESUMEN

En las décadas de 1960 y 1970, era posible ver a jóvenes haciendo autostop con mochilas. Estos fueron los días de la contracultura, cuando parte de la juventud buscó construir estilos de vida alternativos, y los viajes fueron vistos como una práctica que les permitió "drop out" del sistema. En este artículo, buscamos analizar la presencia de mujeres en el universo de los viajes contraculturales, discutiendo las relaciones de género implicadas en el contexto de la vida y sus prácticas. Desde una perspectiva histórico-antropológica, utilizamos fuentes periodísticas y narrativas de viajes. Los viajes contraculturales entre mujeres subvirtieron las normas sociales y los estereotipos de lo femenino. Ambivalentes, sus prácticas se reflejaron y rompieron con el sexismo existente en el ambiente de las carreteras.

Palabras clave: Viajes; Género; Contracultura; Historia; Antropología.

Introdução

- Ó mãe, me explica, me ensina, me diz o que é feminina?
- Não é no cabelo, no dengo ou no olhar, é ser menina por todo lugar.
- Então me ilumina, me diz como é que termina?
- Termina na hora de recomeçar, dobra uma esquina no mesmo lugar.
Costura o fio da vida só pra poder cortar
Depois se larga no mundo pra nunca mais voltar.

(JOYCE, 1980)

Nas décadas de 1960 e 1970, em diferentes continentes, era possível ver jovens viajando de carona, com mochilas às costas. Viviam-se um momento de intensas transformações culturais, tanto em razão do desenvolvimento tecnológico, do surgimento da indústria cultural, quanto oriundas de mudanças comportamentais que se contrapunham aos valores e aos costumes tradicionais. Críticas que se direcionavam a instituições como a família e a igreja, ao Estado e à sociedade de consumo, ao mesmo tempo que também se buscava romper com os padrões estabelecidos de gênero. Eram os tempos da contracultura, período em que parte da juventude procurava construir estilos de vida alternativos. Nesse contexto, *viajar*, em seu sentido de deslocamento pelo espaço geográfico, era visto como uma prática que possibilitava romper, mesmo que temporariamente, com a sociedade, que permitia “cair fora” do sistema.

O termo *contracultura*, a partir das publicações de Theodor Roszak (1969), passou a ser empregado para designar os movimentos juvenis de contestação que eclodiram internacionalmente na década de 1960 e que vislumbravam uma revolução cultural. Tratava-se de uma oposição que não se realizava pelas formas tradicionais de militância, mas por meio de um modo de vida que forjava “um corpo de ideias e signos de identidade como atitudes, condutas, linguagens próprias, modos de ser e de vestir, e, sobretudo, uma mentalidade e uma sensibilidade alternativas às do sistema” (VIRASORO, 2008, p.128).

Em consonância com essa revolução dos costumes, formou-se um *estilo de viagem contracultural*, como contraposição ao turismo de massa. Tratava-se da incorporação de formas de viajar nas quais os dispêndios financeiros fossem os mais baixos possíveis, permitindo se deslocar inclusive sem dinheiro e por longos períodos. Esse estilo de viagem, que teve como um de seus desdobramentos o desenvolvimento de um nicho específico do mercado turístico, o do “*mochilão*”. Numa perspectiva mais radical, jovens abandonaram família, estudos e trabalho e foram viver em constante deslocamento,

conhecendo o mundo. Outras pessoas utilizavam-se desse estilo de viagem para aproveitar as férias, para se desligarem temporariamente das pressões e repressões da vida cotidiana. No Brasil, que vivia uma ditadura militar promotora de um terrorismo de Estado, incutindo o medo no cotidiano da população, a estrada acabava sendo vista como espaço de liberdade, de exílio interno ou externo.

Ao mesmo tempo, os anos 1960 e 1970 representam um momento de grande avanço do feminismo, de luta pelos direitos e por igualdade. Tanto a epígrafe quanto o título deste artigo são trechos de canções de Joyce Moreno, uma das raras mulheres a conquistar espaço como compositora na música popular brasileira durante o período (SAAR, 2014). Muitas de suas composições espelham o sentimento dessa geração de jovens que estava viajando e experimentando outros modos de viver. A expressão “*rosa dos ventos no peito*”, verso da canção “Meus 20 anos” (uma parceria com Ronaldo Bastos), alude ao contexto de viagens e liberdade que caracterizam a época em que a música foi gravada, no começo dos anos setenta (ANGELO; JOYCE, 1972). Por outro lado, “Feminina”, lançada em 1980 e que nos serve de epígrafe, remete a uma possível reflexão da autora sobre o que significa ser mulher numa perspectiva intergeracional, sinalizando suas contradições, mas também nos abrindo o viés libertário de se largar no mundo “pra nunca mais voltar” (JOYCE, 1980).

A estrada, enquanto espaço predominantemente masculino, também passaria por transformações. As mulheres, até então pouco vistas nesse universo, passavam lentamente a conquistar também o direito de viajar, de ver nas estradas caminhos para a liberdade, para conquistar o protagonismo de suas próprias vidas. Mas não sem contradições. Feminismo e liberdade sexual feminina conviviam com o sexismo presente na sociedade, dos motoristas e mesmo dos próprios companheiros de jornada. Problema que ainda se faz presente. Atualmente, um número cada vez maior de mulheres viaja, de forma independente, através do mundo. Contudo, ainda convivem com a insegurança e com o machismo que cerceiam uma maior liberdade no ambiente estradeiro. Situação que ganhou visibilidade em 2016 com o desaparecimento e assassinato de duas viajantes argentinas no Equador (PISCITELLI, 2017).

Neste artigo, nosso objetivo é analisar a presença das mulheres no universo das viagens contraculturais das décadas de 1960 e 1970, discutindo as relações de gênero implicadas no contexto da vida estradeira e de suas práticas. Através de fontes jornalísticas e de narrativas de viagem, traçamos uma perspectiva histórico-antropológica das práticas contraculturais de viagem, procurando entender quem são essas mulheres brasileiras que

estavam viajando, suas motivações para “cair” na estrada, assim como suas táticas específicas. Buscamos também compreender a conjuntura brasileira que possibilitou que essas mulheres transgredissem os estereótipos do feminino em sua época, sendo ao mesmo tempo agentes e reflexos de uma sociedade que sofria profundas transformações, tanto sociais quanto comportamentais.

O estilo de viagem contracultural

A contracultura também se expressou através de práticas alternativas de viagem, em oposição às formas convencionais de deslocamento e ao turismo, seja ele de elite ou de massa. Desenvolvia-se o *estilo de viagem contracultural*, adotado como forma de resistência ao sistema. A estrada e determinados lugares eram compreendidos e vividos como espaços de liberdade. Em diálogo com os estudos de Judith Adler (1985, 1989), entendemos que surgiu naquele período um “estilo de viagem” específico, caracterizado por particularidades expressas em itinerários, discursos, rituais, métodos e formas de ver diretamente relacionados ao imaginário da contracultura e às práticas de automarginalização da juventude. Um traço marcante do estilo de viagem contracultural era a procura por gastar o mínimo de dinheiro possível, realizando a jornada de forma precária.

O imaginário da contracultura e suas práticas de viagem promoveram mudanças na relação que parte da juventude, tanto homens quanto mulheres, tinham com seus espaços de vivência e com as pessoas que viriam a conhecer através de seus deslocamentos. Há um processo de diferenciação e distanciamento em relação às viagens e ao turismo tradicionais, aproximando-se muito mais daquelas praticadas pelas classes marginalizadas – que, apesar de não produzirem um grande volume de narrativas e estudos, também viajavam (ADLER, 1985; CLIFFORD, 1999). Certos elementos das práticas contraculturais de viagem, que podem ser considerados como alguns de seus símbolos – a *mochila*, a *carona* e o *saco de dormir* –, nos ajudam a compreender algumas mudanças referentes ao espaço vivido por parte da juventude.

A *mochila*, diferente das malas de então – antiquadas, sem rodinhas e difíceis de carregar –, proporcionavam uma grande mobilidade, que se traduzia em independência e liberdade de locomoção. E, além disso, representa o processo de progressivo desapego dos bens materiais, visto que, como relatou o viajante contracultural Joel Macedo,

conforme se amplia o tempo de percurso na estrada, o volume da bagagem costuma diminuir:

Minha mochila que no início pesava 25 kg foi baixando de peso, chegou a 4 kg e acabou dando lugar a um embornal onde eu só levava uma calça e uma camisa extra, pasta e escova de dente (...). O viajante experimentado odeia carregar peso. Ele quer estar apto a correr de um lado para o outro sem grilos de bagagem e sentir a liberdade indescritível de não ter nada para tomar conta ou se preocupar além de seu próprio corpo (MACEDO, [ca. 1971], p.31).

Os bens materiais, como lembra Marshall Sahlins (2007), podem ser opressivos, conforme tenham de ser carregados. Para o autor, que escreveu na mesma época que nossos viajantes, “mobilidade e propriedade são contraditórios”, e a riqueza acaba por tornar-se sobrecarga. Pensamento que vai ao encontro com as práticas contraculturais que apontavam para uma vida mais simples e menos consumista. Parte do imaginário da contracultura tinha como referência a cultura de sociedades tribais cuja acumulação de riquezas não lhes era central. Na década de 1960, enquanto o teórico da comunicação Marshall McLuhan (s/d) falava da “aldeia global” e de processos de retribalização da juventude por meio da tecnologia, o antropólogo e poeta beat Gary Snyder defendia o retorno à natureza e à vida tribal como forma de “cair fora” do sistema (WATTS et al, 2008). O mesmo Gary Snyder que inspirou Jack Kerouac na famosa passagem de *Os Vagabundos Iluminados*, de 1958, onde profetizava uma “revolução das mochilas” entre a juventude, libertando-se da lógica trabalho-produção-consumo:

Um mundo cheio de andarilhos de mochilas nas costas, Vagabundos do Dharma que se recusam a concordar com a afirmação generalizada de que consomem a produção e portanto precisam trabalhar pelo privilégio de consumir, por toda aquela porcaria que não queriam, como refrigerantes, aparelhos de tv, carros, (...) desodorantes e coisas em geral que a gente acaba vendo na lata do lixo depois de um semana, todos eles aprisionados em um sistema de trabalho, produção, consumo, trabalho, produção, consumo, tenho a visão de uma grande revolução das mochilas, milhares e até mesmo milhões de jovens americanos vagando por aí com mochilas nas costas, subindo as montanhas para rezar, fazendo as crianças rirem e deixando os velhos contentes (...) por serem gentis e também por atos estranhos inesperados vivem proporcionando visões de liberdade para todo mundo e todas as criaturas vivas (KEROUAC, 2011, p.102).

A literatura da chamada *geração beat*, do qual faziam parte Kerouac, Snyder, Allen

Ginsberg, Lawrence Ferlinghetti e William Burroughs, além de Diane di Prima, uma das poucas mulheres do grupo a ganhar alguma visibilidade, tiveram papel importante na construção de um imaginário contracultural e de suas práticas de viagem. O livro *On the Road*, de Kerouac (2009), publicado em 1957, tornou-se um ícone da contracultura.

As *caronas* eram uma das principais formas de se deslocar pelo território. Conseguir alcançar um destino almejado ou apenas vencer uma etapa do percurso sem gastar nada além do tempo à beira da estrada com o polegar elevado, contando somente com a solidariedade alheia, era considerado vitória ou mesmo uma necessidade. Viajar de carona podia ser uma experiência frustrante, ficar horas parado sem ninguém que se dispusesse a levá-los adiante. A sugestão recorrente era a de se ter paciência. Com experiência, aprendiam-se as melhores técnicas para se conseguir caronas. Técnicas que eram repassadas a iniciantes por viajantes com maior rodagem. Delineou-se, internacionalmente, uma “cultura das estradas” que se criou e desenvolveu, “com rituais, um vastíssimo código de ética e toda uma linguagem que nenhum viajante com mais de três meses de estrada tem condições de ignorar” (MACEDO, [ca. 1971], p.31).

Além dessa forma gratuita de viagem, quando não era possível pedir carona e se tornava necessário pagar pelo transporte, elegiam-se as opções mais baratas: a segunda, terceira ou quarta classes em trens ou barcos. Não apenas pelo baixo custo, mas também em função da possibilidade de um contato mais direto e intenso com as populações pobres e marginalizadas, experiência vista como mais prazerosa e enriquecedora do que viajar com turistas na primeira classe. Nesse sentido, costumam ser bastante lembrados o famoso “trem da morte”, para quem atravessava a Bolívia rumo à Machu Picchu (XAVIER, 2011), e o barco à vapor que subia o rio São Francisco (ASPAHAN; GODINHO, 2013).

Contudo, se as formas gratuitas ou baratas de viajar eram valorizadas e almejadas, não podemos perder de vista que a contracultura não era homogênea e que o ideal de viver na estrada poderia ser realizado de diferentes maneiras. O carro tornou-se um símbolo de liberdade, através do qual as pessoas que o possuísem poderiam se deslocar para onde quisessem, de forma independente. Nos Estados Unidos, por exemplo, os automóveis eram mais acessíveis economicamente, o que permitia que jovens os adquirissem e os utilizassem em suas viagens e, inclusive, oferecendo caronas. As *kombis* da Volkswagen, pintadas em estilo psicodélico, se tornaram um ícone do movimento hippie.

O *saco de dormir* foi também um símbolo das práticas contraculturais de viagem. Utilizando-se desse objeto, jovens podiam, em muitas oportunidades ao longo de seus

percursos, acomodar-se e dormir em qualquer canto que lhes fossem disponibilizado. Se hotéis baratos e albergues se configuravam como opções mais econômicas, dormia-se também em comunidades alternativas, barracas ou até mesmo ao relento. Praias e praças em diferentes lugares do mundo tornaram-se acampamentos e pontos de encontro entre viajantes da contracultura, hippies ou não. Em 1972, um viajante observou na França a seguinte cena: “inúmeros jovens deitados no jardim com acolchoados de campanha e mochilas ao lado; tanto rapazes quanto moças. Esses não precisam de hotel” (CARDOSO, 1989, p.29). Dormir em espaços públicos, principalmente nas estações mais quentes, era uma tática recorrente, sendo que vários desses lugares eram também ambientes de sociabilidade da juventude contracultural. O número de jovens dormindo em um parque de Amsterdam chegou a dois mil em uma noite do verão de 1971, com uma média de 541 pessoas por noite (HAVE, 1974).

Na década de 1970, em terras brasileiras, a imprensa noticiava a presença de jovens com seus acampamentos em praças e praias em diferentes regiões do país, de norte a sul do país (KAMINSKI, 2018). No Brasil, as regiões litorâneas eram de grande atração para viajantes da contracultura. A orla em áreas urbanas ou lugares de difícil acesso tornava-se espaço privilegiado para o sono de andarilhas e andarilhos, seja em acampamentos com barracas ou tendo apenas a areia macia como local de repouso. Mesmo em cidades como o Rio de Janeiro havia pessoas acampadas nas praias. No litoral sul, como na catarinense Garopaba, as barracas eram vistas durante o verão, desaparecendo durante o inverno em razão do frio, enquanto que no Nordeste do país, a costa era um atrativo durante o ano inteiro. O frio, no entanto, não era um impeditivo para a realização da prática de dormir ao relento. Durante os festivais de inverno de Ouro Preto, por exemplo, havia uma grande quantidade de jovens que, na falta de um local de hospedagem para se proteger do frio, dormiam nas ruas, nos adros das igrejas barrocas e até mesmo em cemitérios da cidade (KAMINSKI, 2012).

No caso específico do Brasil, vivia-se sob um regime ditatorial no qual a repressão se fazia presente em diferentes esferas da vida cotidiana. Repressão essa representada pela metáfora do “sufoco”, recorrente nas fontes do período, pois ela provocava uma sensação de asfixia, de falta de ar (VIEIRA, 2007). Nesse contexto, uma parcela da juventude viu o viajar como espaço de liberdade e fuga, ao menos temporária, tanto das repressões estatais quando da família e da sociedade. Parte seguiu para o autoexílio no exterior, sendo que aqueles ligados às práticas contraculturais buscaram destinos como Londres, Amsterdam ou arriscavam viagens mais longas até o Oriente, para a Índia ou ao Nepal.

Dentro do próprio país também viveu-se exílios internos. Jovens procuraram se apropriar de certos espaços construindo-os como *territórios de liberdade*. Liberdade essa que era relativa, pois embora neles fosse possível se sentir livre, “respirar”, não estavam imunes à repressão policial. Lugares como Arembepe (BA), Garopaba (SC), Ipanema (RJ) e Ouro Preto (MG) foram alguns desses espaços de liberdade e destino de muitas/os jovens viajantes. Enquanto cidades como Rio de Janeiro e Salvador eram consideradas enquanto as capitais da contracultura no país, localidades litorâneas como Garopaba, Arembepe e Trancoso eram vistas como “paraísos contraculturais”, distantes dos males da modernidade e da ditadura (KAMINSKI, 2018).

Embora seja comum se ressaltar um caráter individualista da contracultura, a esfera coletiva de suas práticas não pode ser desprezada, visto que era um de seus principais elementos. O âmbito coletivo das viagens contraculturais possuía uma dimensão bastante ampla. Entendemos que existia a convergência de duas tendências a princípio antagônicas: a busca individual pela liberdade e independência, e o impulso coletivo de solidariedade baseado em um senso identitário de pertencimento a uma comunidade jovem internacional. O conceito de *communitas*, formulado pelo antropólogo Victor Turner (1974), ajuda a compreender esse senso identitário presente entre a juventude.

Para Turner, uma *communitas* é um tipo de coletividade espontânea, intensa e temporária formada por pessoas que se encontram em condição de liminaridade, ou seja, marginalizadas em relação à estrutura sociocultural dominante. Nesse sentido, uma *communitas* possui um caráter subversivo, anti-hierárquico e anti-estrutural, pois surge nos interstícios, não integrando a estrutura ou o sistema. No caso do nosso tema de pesquisa, podemos perceber que o surgimento dessas relações entre as/os jovens é oportunizado pela própria característica que envolve a viagem contracultural, que é a da marginalização voluntária, quando jovens, ao menos temporariamente, despojavam-se de seus vínculos familiares, sociais e hierárquicos. O estabelecimento de *communitas* contraculturais foi um componente importante das próprias dinâmicas dessas viagens nas décadas de 1960 e 1970, pois facilitavam os deslocamentos e possibilitavam abrigo e alimentação ao longo das jornadas, além da interação social e cultural entre jovens de diferentes localidades.

Um tipo de local no qual a *communitas* contracultural costumava se realizar era a praça, em diferentes pontos do Brasil e do mundo, onde podiam ser erguidos acampamentos e feiras de artesanato. Espaços de convivência e de sociabilidade que permitiam o encontro entre viajantes e jovens locais. Essas praças tornavam-se o que seria chamado por James Clifford (1999) de “zonas de contato”, onde tanto objetos, mensagens

e mercadorias circulam quanto pessoas se movimentam, se fazem presentes, realizando trocas culturais de forma recíproca. O surgimento espontâneo desses espaços através do deslocamento de jovens através do país foi um dos pontos-chaves para a circulação e apropriação do imaginário e das práticas da contracultura rumo ao interior, não se restringindo às grandes capitais da região Sudeste e não sendo um simples fruto da indústria cultural (KAMINSKI, 2019).

Corpos que circulam: mulheres, feminismo e pé na estrada

No fim dos anos 1960, a realidade norte-americana foi marcada pelos movimentos de libertação de mulheres que abriram novas perspectivas para elas, favorecendo a busca de experiências que fossem além do ideal de domesticidade apregoado para as sujeitas femininas da época. Uma das precursoras desses movimentos foi Betty Friedan, que esteve no Brasil em 1971, a convite da célebre escritora feminista brasileira Rose Marie Muraro. A vinda de Friedan fomentou polêmicas e intensos debates na imprensa sobre o feminismo, o comportamento e a sexualidade das mulheres, com uma extensa cobertura, incluindo uma entrevista repleta de zombaria sexista (SOIHET, 2005) com a autora de *A Mística Feminina* no famoso periódico de esquerda *O Pasquim*.

Essas discussões começam a ganhar fôlego no Brasil e os movimentos especificamente feministas alcançaram maior força na segunda metade dos anos 70, com a formação de grupos políticos de mulheres e importantes periódicos, como o Centro da Mulher Brasileira, fundado em 1974, o Movimento Feminino pela Anistia, de 1975, os jornais *Brasil Mulher* e o *Nós Mulheres*, publicados a partir de 1975 e 1976, respectivamente, só pra citar alguns. O ano de 1975 tem caráter emblemático por conta das repercussões no país do Ano Internacional da Mulher, data declarada oficialmente pela ONU. Entretanto, os movimentos de emancipação das mulheres nos anos 70 se inscrevem em um processo contínuo, onde as próprias manifestações daquele ano específico expressam o amadurecimento das lutas pelos direitos das mulheres no país (MONTENEGRO, 1981).

Frequentemente retratado como um movimento de classes médias, é preciso interpretar a construção do(s) feminismo(s) brasileiro(s) não somente através de suas narrativas escritas, sejam em publicações ou relatos de época, mas de maneira mais abrangente enquanto “movimentos de mulheres” (SARTI, 2004). Levar em consideração, por exemplo, os contextos multifacetados de ação política e social de mulheres de diferentes classes sociais, que se articulavam em associações de bairro e outros

movimentos populares, como o Movimento do Custo de Vida (mais tarde, Movimento contra a Carestia), mobilizado por mulheres de periferia, onde estas se manifestavam contra o aumento do custo de vida, os baixos salários, e a falta de creches para mães trabalhadoras.

Muitas dessas mulheres tiveram contatos com feministas vinculadas a grupos políticos de esquerda ou ao trabalho paroquial, e começaram a se sensibilizar com seus problemas específicos, agravados pela precarização progressiva das condições de vida e trabalho (TELES, 1999). Ressaltamos também que a presença das mulheres na luta armada nos anos 1960 e 1970 foi responsável por uma importante transgressão do que era considerado próprio às mulheres nessa época, ao pegar em armas e assumir um comportamento sexual que colocava em questão as instituições da virgindade e do casamento (SARTI, 2004).

Nesse sentido, é possível entender o engajamento ativo de mulheres em práticas de viagem contraculturais no Brasil no espectro mais amplo de condições materiais que possibilitaram a emancipação social das mulheres, não só oriundas da classe média, mas também de classes populares, embora as experiências destas últimas sejam muito menos documentadas. Um importante recorte a ser feito quando falamos de práticas de viagem contraculturais e procuramos entender como os corpos circulam nesses espaços comunitários, é perceber que a experiência de viajar nunca foi concebida de maneira neutra do ponto de vista de gênero: “A demarcação da ‘viagem’ por gênero, classe, raça e cultura é muito clara... A ‘boa viagem’ (heroica, educativa, científica, aventureira, enobrecedora) é algo que homens fazem/devem fazer. Mulheres estão impedidas de viajar de maneira séria” (CLIFFORD, 1992).

Historicamente, segundo Sylvain Venayre (2013), o viajar desenvolveu-se como uma prática predominantemente masculina, sendo que a aventura se tornaria um signo de virilidade. Quadro que foi lentamente modificado ao longo do século XX, quando viagens e aventuras foram cada vez mais protagonizadas por mulheres. No século XIX e começo do século XX, um espectro de virilidade acabava por se projetar sobre a figura das mulheres que se aventuravam pelo mundo, ocultando sua feminilidade. O mesmo ocorria em relação a homossexuais, com a suposta virilidade da aventura eclipsando a homossexualidade dos rapazes.

Diferentes estudos mostram que, no período pesquisado, o número de mulheres que viajavam por meio das práticas contraculturais era minoria em relação aos homens. Em seus levantamentos, Paul Ten Have (1974) aponta que dois terços da juventude

errante em Amsterdam eram homens, enquanto Jane Teas (1988) observou que de cada 37 ocidentais em Kathmandu, somente cinco eram mulheres. A maioria masculina nas estradas também é mencionada por Chandra Mukerji (1978) em relação aos Estados Unidos e por Linda Mahood (2014) para o caso canadense. Assim como em outros países, a maior parte das pessoas que viajam nesse estilo no Brasil eram homens, o que pode ser explicado pelo machismo estrutural que caracteriza o espaço estradeiro nesses diferentes contextos.

No ocidente moderno, o ideal de feminilidade se constituiu baseado em valores ligados à casa e à vida doméstica, enquanto o de masculinidade remete à vida pública e à viagem. Podemos, dessa maneira, conceber a estrada enquanto “espaço generificado”. Alexandra Ganser (2006) evoca esse conceito da geografia cultural de forma a instrumentalizarmos a categoria de espaço para interpretar articulações culturais de um ponto de vista crítico. Nesse sentido, entendemos a construção de espaços generificados como a persistência de estruturas de poder que regulam o domínio do espaço na medida que reiteram continuamente modelos normativos de feminilidade, ligados à casa e ao lar, característicos do ocidente (GANSER, 2006). Histórias de viagem deixam claro que mulheres não tinham o mesmo acesso à estrada que os homens (WOLFF, 1993).

Dessa maneira, os escritos de viagem, sendo em sua maioria publicados e publicizados por homens brancos de classes privilegiadas ou médias, corroboram para a construção de um imaginário que reforça essa norma e que, por sua vez, se refletem nessas narrativas. No caso de relatos de viagens contraculturais o cenário não é muito diferente. Tanto na América do Norte quanto no Brasil, as publicações de viajantes dos anos 1970 têm prevalência masculina, branca e de classe média e assim se constituiu o imaginário da viagem contracultural baseado nessas narrativas.

Apesar disso, os corpos que compunham essas comunidades transcendem essa imagem, sendo formadas por uma pluralidade de sujeitas e sujeitos, sendo, no caso brasileiro, mulheres e homens negras/os, não-brancas/os (DUNN, 2016; KAMINSKI, 2018) e oriundas/os de classes trabalhadoras (WEBER, 2004). Sendo impossível, entretanto, no escopo de um artigo, abordar todos os recortes possíveis, nos concentramos aqui em entender como corpos generificados, em especial corpos femininos, se materializam e transgridem o ideal regulatório heteronormativo (BUTLER, 1999) no contexto das práticas de viagem contraculturais.

A fim de compreender como a estrada enquanto espaço generificado se dá no âmbito da contracultura, é importante ver esse estilo de viagem como uma performance

de gênero inteiramente corporificada (MAHOOD, 2014). Essa performance era corporificada em um estilo de se vestir e de se comportar, que permitia que sujeitos e sujeitas trocassem as amarras de identidades normativas de classe e gênero por um status estradeiro relativamente independente.

Podemos, desta forma, perceber como a agência de caroneiros e caroneiras, na materialização da performatividade, subvertem ideais de gênero e colocam em questão a força hegemônica da norma regulatória (BUTLER, 1999). Por um lado, aspectos comportamentais, como usar roupas coloridas, cabelos compridos, não ter um emprego ou bens materiais, violavam noções hegemônicas de respeitabilidade masculina, além de transgredir códigos tradicionais da masculinidade bem-sucedida na sociedade capitalista orientada ao consumo nos anos 1970. Por outro lado, o caráter subversivo de mulheres viajantes, que buscavam demonstrar resistência a uma série de estereótipos sexistas sobre mulheres e mobilidade, era materializado no uso de mochilas, roupas andróginas, e na recusa em usar produtos de beleza convencionais, maquiagem ou sutiã.

Para as mulheres, conforme Linda Mahood (2014), a viagem contracultural tinha uma peculiaridade duplamente transgressora. Por romper com a esfera patriarcal de forma a não seguir rumos pré-determinados em direção ao casamento e a uma vida de dona de casa, e também por ocupar o espaço estradeiro predominantemente masculino. No que se refere a este último ponto, é possível observar o caráter ambíguo do estilo de viagem contracultural para as sujeitas viajantes (MAHOOD, 2014). A realidade do viajar pegando carona para as mulheres é que seu corpo era uma forma de moeda de troca no contexto patriarcal das estradas. Mesmo as mulheres que se vestiam de forma andrógina, com roupas tipicamente masculinas, descobriram que certos motoristas presumiam que dar carona a uma mulher significaria uma forma de consentimento para o sexo.

Nessa perspectiva, era mais fácil ver o estilo de viagem contracultural como um rito de passagem para os homens do que para as mulheres, pois essas transgrediam muito além do ideal de respeitabilidade feminina, assumindo comportamentos que colocariam em questão sua reputação de forma mais definitiva, ou em outras palavras, “arruinando seu futuro”, de acordo com a moral vigente na época (MAHOOD, 2014; GREENLEY; RICE, 1974).

Fugas e protagonismo feminino

As narrativas femininas acerca das viagens contraculturais na década de 1970 são

parcas, contudo, outras fontes permitem entrever, mesmo que brevemente, algumas personagens que encararam, à revelia dos costumes e valores tradicionais, da família e do Estado, viajar de mochilas às costas, pegando carona pelas estradas do país. Tanto a imprensa tradicional quanto a alternativa nos auxiliam a observar como elas eram vistas e representadas, e como, mesmo buscando o protagonismo de suas próprias vidas, eram retratadas como personagens passivas.

Ao analisar a imprensa nacional na transição dos anos 1960 para os 1970, Claudio Novaes Pinto Coelho (2005) observou que as primeiras notícias publicadas sobre o surgimento de um movimento hippie brasileiro vinham acompanhadas de informações acerca da repressão ao mesmo. A revista *Veja* dava a notícia de que a Polícia Federal, ao compreender que o “amor livre esconde o proxenetismo, a paz é um slogan da subversão e a flor tem o aroma dos entorpecentes”, ordenou “campanha rigorosa contra os jovens de colar no pescoço e cabelos compridos” (HIPPIES..., 1970, p.70), o que acarretou a prisão de centenas de pessoas em todo o país. Viviam-se o período de maior violência durante a ditadura militar e a contracultura, assim como a revolução dos costumes, era vista como inimiga do regime, como arma comunista para enfraquecer a juventude e a sociedade, e por isso devia ser combatida, através de prisões e da censura (LONGHI, 2015; KAMINSKI, 2016).

Ao nos debruçarmos mais atentamente nas primeiras publicações sobre o movimento hippie brasileiro na imprensa, podemos perceber que, de certa forma, elas trazem informações sobre mulheres viajantes, mais especificamente jovens que fugiam de casa e pegavam a estrada ou que eram presas como hippies, figurando por isso nas páginas policiais.

Em julho de 1968, a polícia procurava por Maria Luiza, de vinte anos, conhecida como Cigana. Segundo um jornal da época, em Santana do Livramento, cidade gaúcha na fronteira com o Uruguai, “tudo transcorria normalmente naquela família interiorana, eis que surgem na cidade quatro rapazes de aparência extravagante: cabeludos, barbudos, roupas berrantes e sujos” (POLÍCIA..., 1968, p.8). A partida dos jovens, após polêmicas com as autoridades locais, “fez com que a jovem também tomasse uma decisão extrema e saiu de seu lar, abandonando tudo, para acompanhar os ‘hippies’ em suas andanças”. Em agosto de 1969, as curitubanas Maria do Rosário e Norma Sílvia, uma delas filha de um delegado, foram encontradas em Porto Alegre, juntas a um grupo de hippies acusados de as terem raptado. As garotas alegaram que os acompanharam por vontade própria (HIPPIES..., 1969, p.8).

Em outubro de 1969, as cariocas Rosângela, 16 anos, e Sandra, 13 anos, juntaram-se a um grupo que estava vivendo nas praias do Rio e partiram para uma viagem em direção ao que seria um “congresso hippie”, que aconteceria em Salvador. Com repercussão na imprensa, promoveu-se uma caçada aos hippies, acusados de sequestro. O grupo não chegou ao seu destino, foram encontrados no interior de Minas Gerais. Os rapazes foram presos e espancados. As garotas, submetidas a exames que comprovaram “que não foram violadas” (POLÍCIA..., 1969, p.16). Elas, porém, diziam ter partido pela curiosidade de participar do festival hippie na Bahia. Evento esse que, inclusive, levaria o Serviço Nacional de Informações (SNI), principal órgão de espionagem da ditadura, a emitir o parecer que gerou a onda de repressão a hippies em todo o país, citada acima pela revista *Veja*, indicando que deviam ser enquadrados por vadiagem (KAMINSKI, 2018). Segundo o documento, as menores teriam sido seduzidas pela “‘filosofia’ de marginais que se diziam ‘hippies’”¹.

Outra notícia, também de outubro de 1969, traz o caso de duas garotas de Porto Alegre presas ao pedirem comida a um delegado em Curitiba. Beatriz e Marlene, de 18 e 19 anos, que estavam indo para a Bahia, disseram que já haviam estado em várias capitais do país, sempre viajando de carona e que achavam que o “amor livre é divino” (DUAS..., 1969, p.10). Elas, no entanto, em função da permissão dos pais, foram liberadas para continuar viagem. Em São Paulo, encontrariam com outras seis garotas e seguiriam para Salvador.

Na maioria dos casos acima, a polícia foi acionada e os rapazes passavam a ser procurados pelo rapto das garotas. O que permite entrever também a questão de gênero envolvida nessas situações, onde descendentes homens e mulheres recebiam tratamentos diferentes. De uma forma geral, os homens possuíam maior liberdade de movimentos, apesar de possíveis repreensões da família. Enquanto, muitas vezes, às mulheres era-lhes restringida a liberdade de circulação e o contato com o diferente. Quando fugiam de casa, os garotos normalmente eram tratados com condescendência, como algo aceitável e natural da idade. Por sua vez, quando eram as moças, podia virar caso de polícia, pois mancharia a honra delas e da família. Contudo, eram essas formas de enquadramento social um dos motivos para o abandono da residência familiar, em busca de uma vida mais livre.

Cair na estrada, nessa perspectiva, era fugir da vida “careta”, da imposição do espaço doméstico, da posição de passividade e de relações opressoras, que muitas vezes essas mulheres identificavam em suas famílias (MAIA, 2000). A própria maneira de se

vestir e de se portar, impondo de maneira contundente suas opiniões², demonstra que essas mulheres procuravam romper ativamente com o que a sociedade esperava delas. Seguir os passos de suas mães era uma opção, contudo, havia um momento de mudanças comportamentais decisivas e as sendas por onde caminhariam essas mulheres sedentas por independência eram elas mesmas que abririam. Tal dinâmica de inerente ambiguidade entre valores consolidados e aqueles trazidos pelas transformações sociais é característica dessa época, se manifestando ora no repúdio em relação ao movimento feminista por algumas mulheres (DIAS, 2003), ora na relativização da liberdade sexual experimentada nas comunidades contraculturais (MAIA, 2000; KEHL, 2005).

Independente dessas contradições, por terem que enfrentar barreiras de gênero, as mulheres que caíam na estrada estavam longe da imagem de passividade e infantilidade, segundo o qual frequentemente eram caracterizadas nos meios de comunicação, como “garotinhas” inocentes seduzidas por jovens hippies malucos a abandonarem família e amigos em prol de uma vida errante. Esse tipo de interpretação mais uma vez retira a agência de sujeitas/os não-hegemônicas/os, invisibilizando aquelas narrativas e reforçando estereótipos essencialistas. Como as próprias fontes levantadas acima permitem observar, havia protagonismo daquelas jovens na escolha de pegar a estrada.

As mulheres não são tipicamente tomadas como pessoas aventureiras, já que isto se opõe diametralmente ao ideal regulatório da feminilidade e sua suposta aptidão para o confinamento doméstico. Portanto, se a decisão de adotar um estilo de vida nômade nem sempre era uma escolha longamente refletida, certamente ela envolvia riscos demais para ser encarada apenas como uma série de atitudes levianas. O peso da sociedade machista brasileira nesse período impunha desafios materiais às que ousavam se contrapor aos ideias normativas de gênero, e a “geografia do medo”, que marca o corpo feminino no espaço público como vulnerável sexualmente e suscetível a ameaças de abuso sexual (GANSER, 2006), era constantemente atualizada pelos assédios sofridos nas estradas (TEIXEIRA JÚNIOR, 1969a; SOARES; NÓBREGA, 2000).

Em torno da política sexual da carona

Joel Macedo, que teve experiências de viagens de carona por diferentes continentes, publicou diversos textos sobre o tema, tanto na imprensa alternativa da época quanto em *Tatuagem: histórias de uma geração na estrada*, livro independente de 1971, reeditado recentemente (MACEDO, 2019). No periódico *A Pomba*, Macedo ([ca. 1971], p.32) fala

sobre a existência de um “código de ética” delineado ao longo dos anos sessenta e compartilhado entre viajantes de diversos países. Nesse mesmo sentido, o pesquisador Jay W. Vogt (1976, p.34) observou a existência de um “código da estrada” (“*code of the road*”), desenvolvido entre as pessoas que se deslocavam através de caronas. Para Joel Macedo ([ca. 1971], p.32), tratavam-se basicamente de princípios de solidariedade e respeito entre quem viajava, tais como dar “comida a quem tem menos dinheiro, jogar no primeiro carro aquele que vai mais longe, respeitar ordem de chegada quando são muitos na mesma estrada esperando carona”.

Esse conjunto de princípios compartilhados reunia também práticas que auxiliavam no objetivo de pegar caronas e na proteção entre caroneiras e caroneiros. Um desses pontos é a prática de se viajar em grupos, mas que necessitava de certas formas de organização, visto que os automóveis possuem um limite de passageiros e quanto mais pessoas pedindo carona num mesmo local, mais difícil era deles pararem. Desta forma, grupos maiores se diluíam e formavam duplas, marcando previamente pontos de reencontro ao longo da rota. Era comum as duplas ou grupos se formarem ao longo da viagem, com a intenção alcançar algum destino ou de superar um trecho específico, e depois se separavam.

Na descrição dessas dinâmicas de carona é impossível não nos atermos às questões de gênero envolvidas em tais práticas, como pode ser observado na descrição realizada por Joel Macedo:

As mulheres têm um *papel meio de sacrifício* nesse código de ética. Mas elas o cumprem com alegria. Parte-se da premissa de quem está viajando no dedo (pegando carona) não tem pressa. As mulheres quando estão em dupla *têm sempre que ajudar* se por acaso encontram dois caras juntos. Para duas mulheres fica extremamente fácil, mas para dois homens, extremamente difícil. Trocando, formando dois casais, fica equilibrado. Quando para um carro para um dos casais tenta-se uma transação para colocar os dois homens dentro e as mulheres ficam para depois (que será logo em seguida) mas se não der marca-se mesmo um encontro no caminho para as duas duplas originais se reencontrarem e seguirem juntas (MACEDO, [ca. 1971], p.32, grifo nosso).

Se, por um lado, se apresenta o caráter coletivo da dinâmica de pegar caronas, da *communitas* turneriana, com ajuda mútua entre as pessoas que viviam em deslocamento, por outro, transparecem certas permanências das relações de gênero hegemônicas na sociedade e as contradições presentes entre as/os próprias/os viajantes. As mulheres, ao

mesmo tempo em que buscavam romper, através de seu estilo de vida e comportamento, com o machismo presente no mundo das viagens, acabavam tendo que conviver com esse mesmo sexismo para exercer a almejada liberdade nas estradas.

Em razão dos padrões hegemônicos de gênero era mais fácil para as mulheres fazer com que os carros parassem e conseguir carona, como apontado na citação. Elas eram vistas como pessoas mais frágeis, logo se entendia que ofereciam menos riscos – de realizar um assalto, por exemplo – e que deviam ser protegidas dos perigos da estrada. Aspectos que se misturavam numa determinada compreensão do feminino e que facilitavam que motoristas lhes dessem carona. Outro ponto é o do interesse sexual dos motoristas. Na realidade das caroneiras, seus corpos acabavam sendo vistos por muitos homens como uma espécie de moeda de troca, concluindo que o simples fato de estarem pedindo carona era abertura para uma eventual relação sexual. Nesse sentido, a preocupação com um possível abuso era uma constante, mas que, no entanto, não tornava um impeditivo para muitas mulheres que procuravam exercer sua liberdade.

Aspecto machista da vida na estrada que se faz presente na própria visão de alguns viajantes homens no começo dos anos 1970, como no relato abaixo:

Eu procuro sempre viajar com uma garota que é para garantir carona mais fácil, as mulheres que me desculpem. É muito mais fácil para os dois porque o homem também é uma proteção para ela. (...) De noite é perigoso viajar sozinho, e mulher sozinha tem de abaixar as calcinhas mesmo. O cara pega, leva pro matinho e traça (AS PESSOAS..., [197?], p.38).

As fontes, majoritariamente vozes masculinas, apontam que a tática de se formar duplas mistas – compostas por uma mulher e um homem – seria uma via de mão dupla, na qual as mulheres facilitariam o objetivo de conseguir caronas, enquanto a figura masculina, teoricamente, lhes garantiriam uma maior segurança.³

Vemos, assim, como as práticas de viagem contraculturais eram marcadas por contradições. A intenção era celebrar o anti-materialismo e a independência, mas a estrada como espaço de liberdade tinha suas próprias restrições. No contexto patriarcal da estrada, o corpo era permanentemente visto como moeda de troca e por isso, sempre em risco. Motoristas, em sua maioria homens, frequentemente consideravam o fato de aceitar uma carona como consentimento para relações sexuais (MAHOOD, 2014), e o medo do abuso era uma constante, o que reforça a noção de “geografia do medo” cunhada por Ganser (2006), citada anteriormente.

É importante notar ainda como o patriarcado hegemônico e o sexismo influenciaram o reforço da heteronormatividade na construção das relações entre viajantes e motoristas na estrada. Na política sexual da carona, relações desiguais de poder e de gênero se encontram acentuadas, o que pode ser observado na prática recorrentemente relatada tanto na América do Norte (MAHOOD, 2014) quanto no Brasil (KAMINSKI, 2018) em que mulheres servem como “chamarizes” por grupos de viajantes em composições mistas.

Brasileiras na estrada: a dor e a delícia de ser uma mulher que viaja

De fato, assim como acontecem nos escritos de viagem masculinos, a maioria das mulheres que tiveram a oportunidade e os meios de transformar suas experiências em palavras e publicá-las são aquelas provenientes de classes médias e altas. Tal quadro é agravado pelos próprios relatos femininos de viagem nos anos 1960 e 1970 não serem tão abundantes quanto os masculinos, e as informações que conseguimos resgatar por meio de fontes jornalísticas são limitadas. Entretanto, apesar da parca representação, não eram poucas as mulheres – auto-identificadas como “hippies” ou não – que se aventuravam pela estrada. Em reportagens jornalísticas, mulheres viajantes são frequentemente referenciadas, inclusive liderando grupos de estradeiros (TEIXEIRA JÚNIOR, 1969a, 1969b, 1969c) e não raro representavam metade da composição de um caravana.

Essas mulheres, desta forma, não se encaixavam absolutamente no ideal de passividade esperado para a figura feminina naquela época. Desbravando sozinhas caminhos não-convencionais de viagem e desprovidas de roteiros pré-estabelecidos. Tratamos de um período em que os primeiros guias mochileiros ainda estão sendo editados e as informações são frequentemente escassas, acontecia até de elas mesmas terem que desenhar seus mapas de viagem, baseados nas experiências de viajantes que já tenham feito rotas semelhantes. A brasileira Rina relata a importância dos campings, onde se concentravam viajantes, para a essencial troca de informações: “A estada nos campings era muito importante. Era no convívio com as pessoas que se obtinham aquelas informações passadas de boca em boca” (SOARES; NÓBREGA, 1991, p.98).

Arlete, Cida, Rina e Sara são quatro amigas latino-americanas, três brasileiras e uma salvadorenha, que se aventuraram de Paris até o sudeste asiático por terra a bordo de uma *kombi* transformada em *motor home*, cujo relato foi publicado em forma de livro de fotografias, com algumas páginas dedicadas à narração dos caminhos percorridos por elas

(SOARES; NÓBREGA, 1991). Todas elas eram estudantes ou já tinham uma formação universitária, e com seus vinte e muitos e trinta e poucos, já trabalhavam. A ideia da viagem, como elas próprias relatam, parte de um sonho comum a jovens dos anos 1960 e 1970 de atravessar a Ásia de carro com um grupo de amigas/os. Assim, elas partem da França até à Grécia, passando pela Alemanha, Áustria, Iugoslávia e Albânia. De lá seguem para a Turquia, e então Irã, Afeganistão, Paquistão, Índia e, finalmente, Nepal.

Sem dúvidas, ver uma composição exclusivamente feminina e latino-americana a bordo de um automóvel cruzando continentes não era, certamente, uma das coisas mais comuns de se encontrar. Essa estranheza aguçava a curiosidade das pessoas por onde passavam, e Arlete relata o incômodo de serem constantemente observadas. Narra como em diferentes lugares foram molestadas e assediadas, mas que, reagindo, a agressão geralmente cessava. Podemos perceber isso também na reportagem de Antônio Teixeira Júnior (1969a), em que Vera habilmente rechaça avanços sexuais de um motorista que deu carona ao grupo com quem viajava no Brasil.

Arlete Soares testemunha como elas se percebiam em situação de vulnerabilidade, principalmente em caso de agressões mais graves em que sua segurança poderia ser ameaçada, já que não tinham levado armas consigo. Utilizavam como tática de proteção o uso de extrema firmeza e autoridade, fugindo rapidamente nos raros casos em que a situação fugia do controle.

Por outro lado, Arlete ressalta também que havia algumas vantagens em serem mulheres no ambiente estradeiro, sendo frequentemente tratadas com respeito. Pela curiosidade que suscitavam, dessa forma, muitas portas se abriam para elas. Entretanto, tinham a plena consciência que tais benefícios poderiam a qualquer momento se virar contra elas. Por isso, procuravam ser reservadas e não se utilizavam da sedução ao buscar aliados, por entenderem o caráter ambíguo e potencialmente perigoso de se aproveitar da estrutura machista. Sendo assim, essas viajantes latino-americanas assumiam as consequências de sua autonomia, e dizem não terem se privado de quaisquer planos por conta de questões de segurança ou medo.

Decerto, viajar sozinha somente com uma mochila nas costas nos anos 1960/1970 era inevitavelmente visto como uma audácia. Sair de seu país e viajar pela América Latina era ainda mais incomum, como nos conta Angela Leite Xavier (2011, p.95):

Ele se admirou muito ao ver uma mineira, do interior, viajando sozinha. De fato, até esse momento, eu só conheci rapazes viajando, com exceção de duas

argentinas em La Paz [Bolívia]. Mulheres mochileiras percorrendo a América é realmente algo raro, principalmente sendo uma mineira e do interior.

Angela Xavier (2011), em seu livro de memórias, descreve sua viagem durante meses pela América do Sul, atravessando o Brasil, e suas experiências vivendo na Bolívia e no Peru. Depois de se formar no curso de História em Belo Horizonte, movida por uma inquietação, ela decide largar seu emprego desinteressante e embarcar numa aventura pelos Andes. De início, a ideia tinha como vago objetivo estudar Antropologia em Lima, no entanto, gradativamente a própria jornada foi sendo percebida como um fim em si mesmo.

Apesar de ter partido sozinha do país, Angela está constantemente em companhia de outros/as viajantes que encontra pelo caminho, e a todo momento que estamos em contato com seus escritos, sentimos a presença pulsante da *communitas* em perpétuo movimento. Importante destacar, nesse sentido, que “viajar sozinha” para mulheres tem um significado assaz diferente, quando se trata de homens e mulheres. Duas mulheres viajando, ainda que uma acompanhasse a outra, se considera que viajam “sozinhas”, o que não acontece se são dois homens. Ou seja, viajar “sozinha” na maioria das vezes é viajar sem a companhia de um homem.⁴

Assim como Angela Xavier, Denise, citada na reportagem de Antônio Teixeira Júnior (1969c), também é natural de Minas Gerais, e saiu do interior do estado em direção a Belo Horizonte para estudar. Esse fenômeno, de mulheres vindas do interior, saindo cedo de casa e se dirigindo a capitais ou cidades maiores para estudar e trabalhar, é característico de uma mudança de comportamento social diretamente relacionado com o contexto de modernizações que estavam ocorrendo no Brasil dos anos sessenta, processo que se intensificou na década seguinte.

Como podemos ver em Alves et al. (2019), houve um salto considerável na escolaridade durante os anos 1970, sendo o número médio de anos de estudo em 1960, 1,9 ano para os homens e 1,7 para as mulheres. Em 1980, eram 3,5 anos de estudo para os homens e 3,2 anos para as mulheres. Esse aumento na escolaridade da população brasileira foi acompanhado por uma expansão do ensino superior nos anos 1970, que ampliou suas condições de acesso através da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Brasileira (LDB), em 1961, quando foi estabelecida a equivalência de todos os cursos de grau médio. Assim, a conclusão do curso Normal, voltado para atuação no magistério, passava a permitir o ingresso no ensino superior, beneficiando diretamente a entrada de

mulheres nas universidades, como no caso de Angela Xavier (2011), já que estas representavam tradicionalmente o maior contingente de estudantes nesse tipo de curso.

Dessa forma, as mulheres que, em 1970, correspondiam a pouco mais de 25% das pessoas com ensino superior no país, em 1980, já eram 45,5%, ou seja, quase metade da população com ensino superior no Brasil (ALVES et al., 2019), sendo pouco menos de 50% (49,9%) em 1991. Isso denota o quanto os anos 1970 representaram um ponto de virada em termos de escolaridade feminina, principalmente universitária. Esse aumento foi beneficiado, dentro do quadro de modernização conservadora do regime militar, pela grande ampliação do número de vagas no ensino superior durante a ditadura, fruto da vitória do movimento estudantil em 1968, diante das propostas privatizantes do governo em articulação com os Estados Unidos (MOTTA, 2014).

A conjuntura de modernização da sociedade brasileira, entendida aqui no contexto de transformações sofridas pelo capitalismo de periferia, refletida na progressiva industrialização experimentada nesse período, engendrou não somente mudança abrupta no padrão de escolarização, mas também um ingresso massivo de mulheres no mercado de trabalho. As mulheres, que representavam apenas 16,5% do contingente total da população economicamente ativa em 1960, passam a ser 18,65% em 1970, saltando para 26,6% em 1980 (ALVES et al., 2019). Podemos notar, dessa maneira, que a década de 1970 foi determinante não só no aumento da escolarização, mas também no ingresso de 7,3 milhões de mulheres no mercado de trabalho⁵, o que repercutiu diretamente na independência financeira dessa parcela da população.

Associado à modernização, havia uma crescente difusão entre as jovens e os jovens de comportamentos sexuais e afetivos consideradas mais livres, questionando instituições como o matrimônio, a monogamia, a heterossexualidade. A libertação sexual feminina era uma das mais importantes discussões desse período, vindo na esteira da expansão do acesso a métodos contraceptivos, em especial a pílula anticoncepcional, que permitia o sexo fora do casamento sem a implicação de uma gravidez indesejada. A própria efervescência cultural experimentada no ano de 1968 pode ser interpretada como manifestações entre a juventude desse espírito dos tempos.

O perfil das viajantes retrata justamente essa fatia das mulheres que tiveram acesso a mais anos de escolarização, assim como, parte dela, faz parte dessa nova força de trabalho. Nesse sentido, adotar o estilo de viagem contracultural para essas mulheres se insere numa dinâmica de automarginalização permitida, sobretudo, às mulheres mais escolarizadas e de classe menos precarizadas⁶. Podemos ponderar, entretanto, que pode

ter havido processo semelhante aos escritos de viagem masculinos, em que a maioria das mulheres que tiveram a oportunidade e os meios de transformar suas experiências em palavras e publicá-las são aquelas provenientes de classes médias e altas.

Quanto às motivações que levam essas mulheres às estradas, também se pode observar uma dinâmica um pouco diferente dos jovens que se identificam com o gênero masculino. Apesar de compartilharem da inquietação e do desejo de ver o mundo também experimentado por seus companheiros de estrada (XAVIER, 2011; SOARES; NÓBREGA, 1991), existe no caso dessas mulheres uma recusa profunda em relação aos padrões de gênero do período.

Considerações finais

As viajantes contraculturais no Brasil, assim como suas companheiras norte-americanas, manifestavam um desejo de emancipação, bem como o de viver novas experiências e aventuras. Ao mesmo tempo que essas novas práticas cotidianas entravam em conflito direto com valores familiares tradicionais, de cunho autoritário e patriarcal vigentes (SARTI, 2004). Isso não as impedia de exercer sua liberdade, empreendendo viagens Brasil afora, através da América Latina (XAVIER, 2011) e indo tão longe quanto à Índia em uma composição totalmente feminina (SOARES; NÓBREGA, 1991).

No cenário atual, podemos pensar novas perspectivas para as mochileiras, herdeiras das viajantes contraculturais dos anos 1970, mas também de todas as lutas e conquistas feministas desde então. Hoje, cair na estrada se constitui como um fenômeno cada vez mais protagonizado por mulheres viajando sozinhas, em busca de afirmação enquanto sujeitas plenamente emancipadas, se caracterizando por uma experiência eminentemente individual, em contraste com uma dinâmica coletiva e compartilhada de práticas de viagem contraculturais nos “anos de chumbo”.

Dito isso, há, entretanto, uma dialética entre as experiências individuais/individualizadas e novos mecanismos de solidariedade coletiva, materializados sob a forma de comunidades on-line de caronas feministas e/ou só de mulheres. Podemos entender essa dialética a partir da reflexão de que, apesar dos avanços nas lutas de emancipação, a sociedade ocidental, em geral, e brasileira, em específico, ainda é fortemente marcada por um machismo estrutural que permeia o ambiente estradeiro. Cada vez mais presentes na vida pública, as mulheres, porém, ainda tem de resistir ao

confinamento simbólico reproduzido pela normatização do feminino, que atualiza constantemente o ideal de domesticidade.

Ao olhar para estas mulheres viajantes dos anos 1960 e 1970 procuramos evidenciar a experiência dessas sujeitas tão frequentemente sub-representadas nos relatos de viagens contraculturais. Trazer à luz as dinâmicas que permeavam as relações dessas mulheres com a *communitas* contracultural, assim como destrinchar as táticas utilizadas por elas, nos permite vislumbrar o caráter duplamente subversivo das ações dessas mulheres, que ao se engajarem em formas contra-hegêmonicas de viagem, também transgridem os estereótipos do feminino. Ao mesmo tempo, procuramos apresentar as ambiguidades que caracterizam a vivência dessas viajantes: mesmo em contextos libertadores, como no caso do ambiente estradeiro descrito, se perpetuam dinâmicas opressoras, aqui na forma de diferentes manifestações do machismo estrutural presentes na sociedade brasileira. Tais conclusões nos ajudam a refletir sobre as contradições existentes nas práticas de viagem de mochileiras no presente, buscando entender em que medida a estrada representa, ainda hoje, um espaço generificado.

Notas

¹ Departamento de Polícia Federal. *Informação n.030*. Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, DOPS 132, cx.851, fl.24.

² O jornalista Antônio Teixeira Júnior (1969c) faz questão de deixar bem claro que a única que ousou questionar a atitude arbitrária do delegado de polícia em Salvador foi justamente uma mulher: Vera.

³ Perspectiva que deve ser relativizada e merece investigações mais profundas, visto que a maioria das fontes da época consultadas foi produzida por homens, tratando-se, assim, da visão masculina sobre a prática das caronas.

⁴ Um terrível caso recente do assassinato de duas mochileiras argentinas no Equador, em 2016, nos mostra o quanto essa afirmação ainda representa o caráter sexista com que se interpreta o ambiente estradeiro na América do Sul. O episódio foi repetidamente noticiado pelas mídias sul-americanas como o desaparecimento de duas mulheres viajando “sozinhas”, muitas vezes ressaltando o “perigo” representado por tal prática (PISCITELLI, 2017; OYHANTCABAL, 2018).

⁵ Total PEA, em 1970: 29,5 milhões, sendo 23,4 milhões de homens e 6,1 milhões de mulheres. Total PEA, em 1980: 42,9 milhões, sendo 29,5 milhões de homens e 13,4 milhões de mulheres (IBGE,1970; IBGE, 1980).

⁶ Maria Manuela Alves Maia (2000) caracteriza o movimento contracultural no Rio de Janeiro, em parte, como um movimento de classes médias periféricas.

Referências

ADLER, Judith. Youth on the road: reflections on the history of tramping. *Annals of Tourism Research*, v.12, p.335-354, 1985.

ADLER, Judith. Travel as performed art. *American Journal of Sociology*, v.94, n.6, p.1336-1391, mai. 1989.

ALVES, José Eustáquio et al. Meio século de feminismo e o empoderamento das mulheres no contexto das transformações sociodemográficas do Brasil. In: BLAY, Eva; AVELAR, Lúcia (orgs.). *50 anos de feminismo: Argentina, Brasil e Chile*. São Paulo: Edusp, 2019, p.15-54.

ANGELO, Nelson; JOYCE. “Meus vinte anos”. In: *Nelson Angelo e Joyce*. LP. Odeon, 1972.

AS PESSOAS não transavam com o mar: depoimento de um muito conhecido viajante sobre as agruras e amarguras, alegrias e verdades das estradas. *2001*, Rio de Janeiro, ano 1, n.1, [ca. 1971], p.34-38.

ASPAHAM, Sérgio; GODINHO, Márcio. *Mochileiros nos anos de chumbo: diário de viagem de dois estudantes de jornalismo no Brasil da ditadura militar*. Belo Horizonte: Duplo Ofício, 2013.

BUTLER, Judith. Corpos que pesam: sobre os limites discursivos do sexo. In: LOURO, Guacira Lopes (org.). *O Corpo Educado: pedagogias da sexualidade*. Belo Horizonte: Autêntica, 1999, p.151-172.

CARDOSO, Joaquim. *Um Marco Polo à brasileira dá a volta ao mundo: reminiscências de viagem*. Niterói: Cromos, 1989

CLIFFORD, James. Travelling Cultures. In: GROSSBERG et al (eds.). *Cultural Studies*. New York: Routledge, 1992, p.96-116.

CLIFFORD, James. *Itinerarios transculturales*. Barcelona: Gedisa, 1999.

COELHO, Cláudio Novaes Pinto. A contracultura: o outro lado da modernização autoritária. In: RISÉRIO, Antonio et al. *Anos 70: trajetórias*. São Paulo: Iluminuras/Itaú Cultural, 2005, p.39-44.

DAVIS, Angela. *Mulheres, raça e classe*. São Paulo: Boitempo, 2016.

DIAS, Lucy. *Anos 70: enquanto corria a barca*. São Paulo: Senac, 2003.

DUAS garotas foram detidas ao pedirem um doce. *Diário do Paraná*, Curitiba, 26 out. 1969, 2º cad., p.10.

DUNN, Christopher. *Contracultura: alternative arts and social transformation in authoritarian Brazil*. Chapel Hill: UNC Press, 2016.

GANSER, Alexandra. On the asphalt frontier: american women's road narratives, spatiality, and transgression. *Journal of International Women's Studies*, v.7, n.4, p.153-167, 2006.

GREENLEY, James R.; RICE, David G. Female hitchhiking: strain, control, and subcultural approaches. *Sociological Focus*, v.7, n.1, p.87-100, 1974.

HAVE, Paul ten. The counter culture on the move: a field study of youth tourists in Amsterdam. *Mens & Maatschappij*, v.49, n.3, p.297-315, 1974.

HIPPIES estiveram em maus lençóis por aqui. *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 08 ago. 1969, p.8.

HIPPIES sem paz. *Veja*, São Paulo, n.78, 04 mar. 1970, p.70.

IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil* – 1970.

IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil* – 1980.

JOYCE. “Feminina”. In: *Feminina*. LP. Odeon, 1980.

KAMINSKI, Leon. *Por entre a neblina: os Festivais de Inverno de Ouro Preto (1967-1979) e a experiência histórica dos anos setenta*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2012.

KAMINSKI, Leon. O movimento hippie nasceu em Moscou: imaginário anticomunista, contracultura e repressão no Brasil dos anos 1970. *Antíteses*, v.9, n.18, p.467-493, jul.-dez. 2016.

KAMINSKI, Leon. *A revolução das mochilas: contracultura e viagens no Brasil ditatorial*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2018.

KAMINSKI, Leon. Mundo afora, Brasil adentro: a circulação cultural da contracultura e suas apropriações. In: KAMINSKI, Leon (org.). *Contracultura no Brasil, anos 70: circulação, espaços e sociabilidades*. Curitiba: CRV, 2019.

KEHL, Maria Rita. As duas décadas de 1970. In: RISÉRIO, Antonio et al. *Anos 70: trajetórias*. São Paulo: Iluminuras/Itaú Cultural, 2005, p.31-38.

KEROUAC, Jack. *On the Road – pé na estrada*. Porto Alegre: L&PM, 2009.

KEROUAC, Jack. *Os vagabundos iluminados*. Porto Alegre: L&PM, 2011.

LONGHI, Carla. Cultura e costumes: um campo em disputa. *Antíteses*, v.8, n.15, p.197-218, 2015.

MACEDO, Joel. A Estrada. *A Pomba*, Rio de Janeiro, n.6, [ca. 1971], p.30-34.

MACEDO, Joel. *Tatuagem: histórias de uma geração na estrada*. Rio de Janeiro: JMF, 2019.

MAHOOD, Linda. Hitchin' a ride in the 1970s: canadian youth culture and the romance with mobility. *Histoire Sociale/ Social History*, v.47, n.93, p.205-227, mai. 2014.

MAIA, Maria Manuela Alves. *Fragmentos de memória hippie no Rio de Janeiro: uma abordagem da história oral – 1968-1974*. Dissertação (Mestrado em Memória Social) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2000.

MCLUHAN, Marshall. *Os meios de comunicação como extensões do homem*. São Paulo: Cultrix, s/d.

MONTENEGRO, Ana. *Ser ou não ser feminista?* Recife: Cadernos Guararapes, 1981.

MOTTA, Rodrigo Patto Sá. *As universidades e o regime militar: cultura política brasileira e a modernização autoritária*. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

MUKERJI, Chandra. Bullshitting: road among hitchhikers. *Social Problems*, v.25, n.3, p.241-252, 1978.

OYHANTCABAL, Laura. Cuando el viaje se siente en el cuerpo: algunas reflexiones sobre viajes, nomadismo y género. *Encuentros Latinoamericanos*, v.2, n.2, p.86-109, 2018.

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

POLÍCIA procura moça que fugiu com “hippie”. *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 27 jun. 1968, p.8.

POLÍCIA caça grupo que levou menores. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 12 out. 1969, p.16.

ROSZAK, Theodore. *The making of a counter culture: reflections on the technocratic society and its youthful opposition*. New York: Anchor Books, 1969.

SAAR, Rafael. *Yorimatã*. Color, 116 min., Brasil, 2014.

SAHLINS, Marshall. A sociedade afluyente original. In: *Cultura na prática*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2007, p.105-152.

SARTI, Cynthia Andersen. O feminismo brasileiro desde os anos 1970: revisitando uma trajetória. *Estudos Feministas*, Florianópolis, v.12, n.2, p.35-50, jan. 2004.

SOARES, Arlete; NÓBREGA, Cida. *Caminhos da Índia*. Salvador: Corrupio, 2000.

SOIHET, Rachel. Zombaria como arma antifeminista: instrumento conservador entre libertários. *Estudos Feministas*, v.13, n.3, p.591-612, 2005.

TEAS, Jane. “I’m studying monkeys; what do you do?” - youth and travelers. *Nepal. KAS Papers*, n.67-68, p.35-41, 1988.

TEIXEIRA JÚNIOR, Antônio. Hippies em festival louco. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 02-03 nov. 1969a, p.13.

TEIXEIRA JÚNIOR, Antônio. Hippies em festival louco. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 04 nov. 1969b, p.9.

TEIXEIRA JÚNIOR, Antônio. Não vale a pena ser hippie. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 09-10 nov. 1969c, p.18-19.

TELES, Maria Amélia de Almeida. *Breve história do feminismo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1999.

TURNER, Víctor. *O Processo Ritual: estrutura e anti-estrutura*. Petrópolis: Vozes, 1974.

VENAYRE, Sylvain. A virilidade ambígua do aventureiro. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges (orgs.). *História da Virilidade*. v.3: A virilidade em crise? Séculos XX-XXI. Petrópolis: Vozes, 2013, p.394-423.

VIEIRA, Beatriz de Moraes. *A palavra perplexa: experiência histórica e poesia no Brasil nos anos 1970*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

VIRASORO, Mónica. Contracultura. In: BIAGINI, Hugo; ROIG, Arturo Andrés (orgs.). *Diccionario del pensamiento alternativo*. Buenos Aires: Biblos, 2008, p.128-130.

VOGT, Jay W. Wandering: youth and travel behavior. *Annals of Tourism Research*, v.4, n.1, p.25-41, set.-out. 1976.

WATTS, Allan et al. Drop out! In: COHN, Sérgio; PIMENTA, Heyk (orgs.). *Mai de 68*. Rio de Janeiro: Beco da Azougue, 2008, p.136-181.

WEBER, Regina. *Os rapazes da RS-030: jovens metropolitanos nos anos 80*. Porto Alegre: Ed. Ufrgs, 2004.

WOLFF, Janet. On the road again: metaphors of travel in cultural criticism. *Cultural Studies*, v.7, n.2, p.224-239, 1993.

XAVIER, Angela Leite. *Olhos de estrela: chaska ñawi*. Ouro Preto: Edição da Autora, 2011.

Recebido em 26 de agosto de 2019

Aceito em 07 de dezembro de 2019