

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA E MUSEOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA

REBECA KRAMER DA FONSECA CALIXTO

**FORJADOS NO CALOR DO ASFALTO: CONSTITUIÇÃO DE SUBJETIVIDADES
DE MOTOCICLISTAS NO ESPAÇO SOCIAL DE MOTO CLUBES NO RECIFE**

RECIFE

2015

REBECA KRAMER DA FONSECA CALIXTO

**FORJADOS NO CALOR DO ASFALTO: CONSTITUIÇÃO DE SUBJETIVIDADES
DE MOTOCICLISTAS NO ESPAÇO SOCIAL DE MOTO CLUBES NO RECIFE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal de Pernambuco como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Antropologia.

Orientador: Bartholomeu Figueirôa de Medeiros

RECIFE

2015

C154f Calixto, Rebeca Kramer da Fonseca.
Forjados no calor do asfalto : constituição de subjetividades de motociclistas no espaço social de moto clubes no Recife / Rebeca Kramer da Fonseca Calixto. – Recife: O autor, 2015.
107 f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. Bartolomeu Figueirôa de Medeiros.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-Graduação em Antropologia, 2013.
Inclui referências e anexo.

1. Antropologia. 2. Motociclismo. 3. Motocicletas. 4. Motociclistas – Sociedades e clubes – Recife (PE). 5. Identidade social. 6. Subjetividade. I. Medeiros, Bartolomeu Figueirôa de (Orientador). II. Título.

301 CDD (22.ed.) UFPE (CFCH2015-14)

REBECA KRAMER DA FONSECA CALIXTO

“Forjados no calor do asfalto: constituição de subjetividades de motociclistas no espaço social de moto clubes no Recife”

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Antropologia da Universidade Federal de Pernambuco como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Antropologia.

Aprovado em: 29/01/2015.

BANCA EXAMINADORA

Profº Drº Bartholomeu Figueirôa de Medeiros (Orientador)
Programa de Pós – Graduação em Antropologia - UFPE

Profª Drª Josefa Salete Barbosa Cavalcanti (Examinadora Titular Interna)
Programa de Pós-Graduação em Antropologia - UFPE

Profº Drº Fábio Santana Magnani (Examinador Titular Externo)
Departamento de Engenharia Mecânica - UFPE

AGRADECIMENTOS

Agradeço e dedico essa pesquisa a todos os motociclistas, que levam uma vida incrível de irmandade e companheirismo, e me permitiram entrar e conhecer um pouco de seu mundo sobre duas rodas. Em especial, obrigada aos moto clubes: Brasil Caveira, Abutre's, Twister, No Stress na Estrada, Filho dos Ventos, Mulheres na Estrada, Mulheres do Asfalto, Bodes do Asfalto, Nórdicos, Kansas Clube Leões do Asfalto (K. C. L. A), Ólhos de Águia, Cães de Guerra, Mágico do Asfalto, Veteran, Comando do Asfalto, Rota de Cristo, Ouriços do Asfalto, Escada, Rota Infinita, Preakeiros na Estrada, Lendas do Falcão, Enigma, Órion Moto Grupo, Só 3 Moto Clube, Denise's Moto Family, Asfalto Quente e o grupo de motociclistas proprietários da *Harley-Davidson* ou *Harley Owners Group* (HOG), além dos motociclistas Cris Maciel, Danillo Cientista, Milton Francisco e Nilson Cachorrão.

De modo especial, ainda agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia da UFPE, onde me sinto em casa, bem como ao meu orientador, professor Bartolomeu Figueirôa de Medeiros, pelo acompanhamento da pesquisa. Gostaria de demonstrar meu carinho também ao professor Renato Athias, quem me motivou a tentar o mestrado em antropologia, e às servidoras do Programa, Carla e Ademilda, pela simpatia e pela boa prestação do serviço público. O professor do curso de engenharia mecânica da UFPE, Fábio Magnani, também merece uma menção de agradecimento pelos livros que me indicou sobre motociclismo. Além desses, agradeço aos professores Salete Cavalcanti, Edwin Reesink, Peter Schroder e Vânia Fialho por viabilizarem os meus primeiros contatos com a disciplina antropológica.

Meu muito obrigada também vai para o jornalista do Jornal Diario de Pernambuco, Jorge Moraes, que me deu a oportunidade de conhecer os primeiros motociclistas, quando me aceitou como sua estagiária, nos cadernos "Vrum" e "Aqui Motos".

Obrigada aos meus pais, especialmente a minha mãe, Ivana, que me deram condições de alcançar meus objetivos, tanto financeiras como de motivação. Por fim, agradeço ao meu companheiro, David, por ter me acompanhado muitas vezes na pesquisa de campo, quando me mostrei, especialmente no início, insegura por não conhecer aquelas pessoas.

Enfim, mais uma etapa se encerra na minha vida acadêmica, e espero que os leitores dessa dissertação saibam que tudo feito foi com muito amor.

Nada se compara ao coração e ao companheirismo de um motociclista, porque ele é forjado no calor do asfalto, no frio dos ventos, na água da chuva e na saudade dos irmãos que se foram (autor desconhecido).

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo compreender as representações dos motociclistas no espaço social dos clubes de moto no Recife: o processo da constituição de subjetividades, bem como as práticas envolvidas na definição de suas identidades. Com essa finalidade, a dissertação divide-se em três momentos: no primeiro capítulo, faço uma contextualização do “sujeito” estudado, apresentando a origem do motociclismo e da *performance* do motociclista, além de desmistificar a diferença entre os conceitos de “motoqueiros” e “motociclistas”. No segundo capítulo, realizo o levantamento dos principais instrumentos simbólicos utilizados pelos motociclistas que, além de construírem sua identidade, ainda contribuem para a coesão e perpetuação da “vida” dos clubes. Porém, por mais saudável que uma sociedade pareça, ela pode apresentar disfunções em algum momento de sua trajetória. Dessa forma, o capítulo três mostra os conflitos decorrentes da vivência dos motociclistas dentro do espaço social dos clubes de motos. As análises baseiam-se em trabalho de campo conduzido em encontros e festas promovidos pelos motociclistas ao longo dos anos 2013 e 2014, com a finalidade de testar os limites de minhas generalizações dentro do campo do motociclismo.

Palavras-Chaves: Espaço social. Clubes de moto. Recife. Identidades. “Motoqueiros”. “Motociclistas”.

ABSTRACT

This present work aims to comprehend motorcyclists' representations in motorcycle club's social space in Recife: the process of their subjectivities' constitution, as well as the practices involved on their identities definitions. For that purpose, the dissertation is divided in three moments: in the first chapter, I contextualize the studied "subject", presenting the motorcycling origin and motorcyclist *performance*, besides demystifying the difference between the concepts of "motoqueiros" and "motociclistas". In the second chapter, I raise information of main symbolical instruments for cohesion and perpetuation of "life" of clubs. However, the healthier a society looks, it can present dysfunctions in some moment of life story. That way, chapter three shows the conflicts coming out of motorcyclists' experience in motorcycle clubs' social space. The analysis are based on field research conducted in parties and meetings promoted by motorcyclists along years 2013 and 2014, in order to test limits of my generalizations in motorcycling camp.

Keywords: Social space. Motorcycle clubs. Recife. Identities. "Motoqueiros". "Motociclistas".

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Aumento no número de motos na cidade	15
Figura 2: Aumento da frota no Estado.....	16
Figura 3: Motociclistas em 1927	17
Figura 4: Ozzy leva roupas para viagem/ Barracas de dormir	20
Figura 5: As fotografias Barber' s Holiday e Cyclist' s Holiday	31
Figura 6: Filme <i>The Wild One</i> , com John Strabler em destaque	32
Figura 7: Os Mods usam “terninhos” e os Rockers, jaquetas de couro preto.....	33
Figura 8: Os amigos Wyatt e Billy pegando a estrada.....	34
Figura 9: O “motoqueiro” Jax mostra suas costas tatuadas com o brasão do clube.....	35
Figura 10: Roberto e Júlia do Cães de Guerra / Margarida, do Lendas do Falcão, com sua neta Iara	38
Figura 11: Cachorrão e Fernando do Comando do Asfalto	40
Figura 12: Membros do Abutre' s Moto Clube cruzam os braços para foto	41
Figura 13: Cristina aponta o dedo em direção a Deus.....	50
Figura 14: Exemplos de banners de dois eventos distintos	53
Figura 15: Colete do presidente do Órion Moto Grupo/ O <i>patch</i> do Ouriços do Asfalto/ Adesivo de Alexandre Vovô, o Filho dos Ventos	56
Figura 16: Membro ganha troféu que valoriza sua <i>performance</i> no clube/ Motociclista entrega o <i>botton</i> de seu moto clube	57
Figura 17: Brasão do Kansas Clube Leões do Asfalto e Veteran Moto Clube	58
Figura 18: “Bandeirões” onde podemos conferir os brasões dos clubes	58
Figura 19: Brasão do Moto Clube Comando do Asfalto	59
Figura 20: Casal Vanda e Orlando mostra diferença entre seus brasões	61
Figura 21: Paloma executa o ritual de passagem.....	65
Figura 22: Batizado de membros do Moto Clube Comando do Asfalto	66
Figura 23: Motocicletas compõem o cenário de um bate-volta.....	67
Figura 24: Mesquita apresenta sua motocicleta inspirada em Elvis.....	68
Figura 25: Detalhes do “Caveirão”, triciclo de Aldemir Brasil	72
Figura 26: Hino do Moto Clube Bodes do Asfalto.....	74
Figura 27: Hino do Motociclista – “Homens de Preto”	75
Figura 28: Oração do motociclista.....	76
Figura 29: Ferreira fala sobre a presença feminina no “meio” motociclístico	88
Figura 30: Sede do Brasil Caveira com muro pintado com duas caveiras	92
Figura 31: Denúncia afirma que MC faz apologia à violência em escola.....	93
Figura 32: Carta de Sinalização Internacional de Comunicação	98
Figura 33: Oração coletiva homenageia Raquel.....	100

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
O trabalho de campo e as estratégias metodológicas	12
 CAPÍTULO I	
CONTEXTUALIZANDO O ‘SUJEITO’ PESQUISADO	15
1.1 Do bicicletismo ao motociclismo	18
1.2 As múltiplas facetas de uma aparente homogeneidade	25
1.3 Influências estrangeiras na <i>performance</i> dos motociclistas	29
1.4 As particularidades dos motociclistas no Recife	37
1.5 Problematizando o “sujeito” em estudo	41
 CAPÍTULO II	
COESÃO E PERMANÊNCIA NOS CLUBES DE MOTO	44
2.1 Organização quanto ao poder instituído	45
2.1.1 Estatuto do clube e registro em cartório	45
2.1.2 Regras tácitas	46
2.1.3 Constituição de hierarquias	47
2.1.4 Moto clubes e motociclistas padrinhos (madrinhas)	51
2.2. Organização quanto aos elementos de performance dos membros	52
2.2.1 Promoção de festas e encontros	52
2.2.2 A entrega de bottons, adesivos, troféus, bordados e premiações	55
2.2.3 Simbologias do brasão	57
2.2.4 Batizados de novos membros	61
2.2.5 A moto em cena	67
2.2.6 Outras simbologias	73
2.3 Elementos “sem função” num contexto específico	76
 CAPÍTULO III	
CONFLITOS NO ESPAÇO SOCIAL DOS CLUBES	78
3.1 “Contaminadores do ‘meio’ motociclístico”	78
3.2 “Cisão” e “alianças” entre clubes	83
3.3 A “dominação” sexual nos clubes	86
3.4 Impressão dos motociclistas sobre as respostas mentais da cidade	91
3.5 A moto, o risco e a fé	96
CONSIDERAÇÕES FINAIS	101
REFERÊNCIAS	103
ANEXO I – QUESTIONÁRIO	107

INTRODUÇÃO

Começo esta dissertação de mestrado relatando as razões que me conduziram a estudar as representações dos motociclistas no espaço social dos clubes de moto no Recife. Eu, jornalista de formação, ainda trabalhava como repórter das editorias de “motos” do Jornal Aqui PE e de “veículos” do Jornal Diário de Pernambuco, ambos do Grupo Diários Associados, nos anos de 2010 e 2011, quando estabeleci os primeiros contatos com alguns motociclistas por telefone, que ligavam para o Jornal sugerindo como pauta suas programações motociclísticas. Até então, não era de meu conhecimento que esses grupos promoviam encontros e festas, cujo principal objetivo era reunir apaixonados por motos e adeptos dos benefícios proporcionados pela prática. Recordo-me que, na época, escrevi matérias contemplando o mundo dos clubes de moto e de seus motociclistas. Alguns dos temas apresentados ao leitor em textos jornalísticos incluíam a presença das mulheres no motociclismo e a diferença entre os conceitos de “motoqueiros” e “motociclistas”.

A ideologia defendida pelos motociclistas, expressando-se por um sentimento quase personificado pelas suas motos e por um estilo de vida voltado para liberdade e companheirismo entre os “irmãos de colete”, além da própria estética a partir da qual eles se apresentavam – trajando coletes pretos e usando o brasão de um clube – conquistaram-me pelo seu “exotismo”. Imagino que esse “estranhamento”, para não dizer “encantamento”, não ocorreu nem ocorre apenas comigo. Ocupando diversos espaços urbanos, como bares e praças, bem como “rodando estrada afora” em comboio, os motociclistas inquietam seus observadores com inúmeras perguntas, as quais eu proponho não simplesmente esclarecer com este trabalho, a partir das experiências contadas pelos próprios motociclistas, mas também incitar um debate mais profundo sobre a filosofia de vida dessas pessoas, pertencentes a um grupo intitulado em antropologia de “tribos urbanas”¹. Portanto, tento desenvolver um olhar além do jornalístico, menos superficial e imediatista, realizando uma descrição densa das características identitárias desses motociclistas (GEERTZ, 1989, p.15). Assim, começando extra-oficialmente no Jornal em 2010, o estudo ganha uma perspectiva científica posteriormente no mestrado em antropologia da Universidade Federal de Pernambuco.

¹ Nesse contexto, trata-se de grupos que representam pequenos recortes sociais, caracterizados pelos seus particularismos, pois exibem símbolos e hábitos restritos, além de acionarem pactos de lealdade uns com os outros (MAGNANI, 2004, p.49).

Nesse sentido, esta pesquisa mostra-se especialmente relevante porque estamos vivenciando um momento de efervescência no mercado de venda de motos. Isso tem criado condições para que cada vez mais pessoas possuidoras de um bem material – a moto – sejam influenciadas a adentrarem ou criarem seus próprios clubes, sendo Pernambuco um dos Estados do país que mais possuem clubes de moto: existem registrados na Revista Moto Clubes ² 462 clubes no Estado e, desses, 131 apresentam sede no Recife³. A partir desses números, percebemos a representatividade desses grupos na sociedade, inclusive existem até associações no sentido de defender o motociclista, independentemente da cilindrada ou marca da moto: temos a Associação Brasileira de Motociclistas (ABRAM) ⁴, fundada em 1997, e a Associação dos Motociclistas de Pernambuco (AMO-PE) ⁵, fundada em 2008. Porém, estudos sobre motociclistas no contexto dos clubes de moto ainda são poucos na academia, destacando-se as pesquisas de Mesquita⁶ (2007) sobre os territórios e territorialidades urbanas das tribos dos moto clubes em Goiânia. Contudo, a maioria dos trabalhos que, em alguma medida, menciona clubes de motos mostra, na realidade, o moto turismo ou o consumo cultural das motocicletas.

Dessa maneira, este trabalho tem como objetivo investigar as características identitárias de motociclistas de clubes de motos que circulam pelo Recife numa abordagem da antropologia urbana. Mais especificamente, procuro desvendar as peculiaridades comportamentais e de linguagem que elevam os usuários de motocicleta ao patamar de “motociclistas”, além de mostrar as argumentações usadas pelos “motociclistas” para que não sejam confundidos com os chamados “motoqueiros”. A autodefinição surge pela ideia de contraste, no sentido de “desejar ser diferente do que o outro se mostra ser”. Nesse sentido, os motociclistas acreditam ser os condutores de motocicletas que se preocupam em respeitar as regras de trânsito, agindo distintamente dos “motoqueiros”, que quebram retrovisores, cortam os carros de forma imprudente etc. Além disso, os estudos da organização social dos clubes e dos conflitos vividos pelos motociclistas também são objetivos a serem buscados. Em suma, o problema da pesquisa de debruça sobre o seguinte questionamento: de que instrumentos

² Ver em <http://www.revistamotoclubes.com.br/>. Trata-se de uma revista de temática específica do universo do motociclismo, de iniciativa privada, que permite conhecermos seu conteúdo tanto por meio digital ou fazendo assinatura. Sua sede fica em Recife, Pernambuco, no bairro do Iputinga. Divulga eventos e registra moto clubes de todo Brasil, sendo sua assinatura também nacional. Tem bastante representatividade no Estado de Pernambuco, sendo o seu editor, Roberto Maia, inclusive membro de um moto clube: o Abutre's.

³ Números registrados até o dia 17 de dezembro de 2014.

⁴ Ver <http://www.abrambrasil.org.br/estatuto.html>. Acesso às 19h45 de 02 de agosto de 2014.

⁵ Ver <http://www.amo-pe.com.br/>. Acesso às 19h52 de 02 de agosto de 2014.

⁶ Ver MESQUITA, M. E. A. *Territórios e territorialidades urbanas em Goiânia: As tribos dos moto clubes*. <http://www.revistas.ufg.br/index.php/bgg/article/view/3976>. Acesso às 10h05 de 6 de outubro de 2014.

simbólicos e sociais os motociclistas se utilizam, diferenciando-se dos próprios “motoqueiros” e de outras “tribos urbanas” existentes na cidade?

Para isso, o trabalho constitui-se em três capítulos. **No capítulo I**, intitulado: “Conhecendo o ‘sujeito’ pesquisado”, apresentamos o pano de fundo em que se desenvolvem os relacionamentos tribais entre os motociclistas, criando condições para sua existência. Explicamos, então, as razões para o crescimento dos grupos e as motivações para que motociclistas se reúnam em clubes, os quais podem apresentar diferenças temáticas entre si. Também investigamos o que conduz os motociclistas a agirem da forma que o fazem, apropriando-se de uma *performance* advinda de estereótipos criados por determinados meios de comunicação de massa, mas sendo esses valores readaptados a paradigmas locais. Por fim, ampliamos o debate do problema da pesquisa, apresentando os motivos para a insatisfação dos “motociclistas” quando confundidos com os chamados por eles de “motoqueiros”.

No capítulo II, intitulado: “Coesão e permanência nos clubes de moto”, apresentamos algumas das “unidades funcionais” adotadas pelos motociclistas, que contribuem para a ordenação, sobrevivência e perpetuação da prática do motociclismo (RADCLIFFE - BROWN, 1973, p. 220-221). Nesse sentido, durante a pesquisa de campo, observamos que essas “unidades funcionais” poderiam ser classificadas sob duas óticas: 1) Quanto ao poder instituído, onde enquadrados instrumentos usados pelos motociclistas que servem para aconselhar, orientar ou impor aos membros um comportamento, como as hierarquias e o estatuto do clube e 2) Quanto aos elementos simbólicos, tratando-se de “unidades funcionais” estabelecidas a partir da *performance* dos próprios motociclistas, como o uso do brasão e o batizado dos membros.

Por fim, **no capítulo III**, chamado “Entropias no espaço social dos clubes de moto”, mostramos a relação dos motociclistas com a cidade, além das problemáticas vividas por eles no contexto das festas e encontros que promovem. Para Oliven (2007, p.15), a cidade seria o local em que convivem diversos grupos com experiência e vivências em partes comuns, em partes diferentes, o que nos faria estabelecer o senso de “estranhamento”. Dessa forma, seriam algumas dessas “distâncias culturais” que chamariam a atenção do antropólogo para estudar esse “outro” que parece estar também tão próximo fisicamente e, porque não dizer, também culturalmente, apesar das diferenças. Essas mesmas “distâncias” são percebidas pelos demais agentes sociais, que reagem de formas diversas aos estímulos provocados pelos motociclistas. Ao mesmo tempo em que a presença do nosso “sujeito” em estudo pode causar um pouco de “espanto”, em outras pessoas desperta a curiosidade, especialmente quando, na cidade ou na estrada, eles estão em comboio trajando seus coletes “exóticos” em motocicletas e triciclos

igualmente chamativos. Assim, além de apresentar a reação dos demais atores da cidade em termos da *performance* dos motociclistas, nós pretendemos apresentar as problemáticas que eles enfrentam na relação uns com os “outros”, ensejadas pelo contexto específico.

O trabalho de campo e as estratégias metodológicas

Apesar de a metodologia da pesquisa ser apresentada ao longo do trabalho, gostaria de ressaltar em um tópico específico algumas informações adicionais sobre a construção da pesquisa e a coleta de dados no campo. As análises apresentadas se inspiram em trabalho conduzido durante algumas das programações promovidas pelos motociclistas especialmente na cidade do Recife, durante os anos de 2013 e 2014. Logo no início do primeiro ano procurei entrar em contato com os motociclistas já conhecidos desde a época do Jornal, entre os quais estavam Camilla Vazquez, presidente do Moto Clube Mulheres na Estrada; Ailton Cezar, conselheiro de administração nacional do Moto Clube Bodes do Asfalto; Hezrom Gomes, conhecido como Lon, presidente do Rota de Cristo Moto Clube, e Felipe Péricles, presidente do Twister Moto Clube. A meu pedido e também por iniciativa própria, essas pessoas foram indicando como fontes de informação motociclistas de outros clubes de moto e, com o tempo, as minhas relações com os motociclistas recém-apresentados passou a dispor de independência quanto aos intermediadores. Começando a ser reconhecida nos encontros e festas, os próprios motociclistas passaram a solicitar sua participação na pesquisa.

Assim, os pesquisados não eram apenas permissivos quanto a entrar no mundo deles, ao contrário, sentiam-se privilegiados por mostrar esse mesmo mundo a quem ainda não pertencia a ele. Nesse processo, merece destaque o motociclista Nilson Cachorrão que, desde que nos conhecemos no *Halloween* da F1 Multimarcas, em 2013, propôs-se a me ajudar apresentando o “meio” motociclístico. Posso dizer que, durante a pesquisa, costumava ter informantes regulares sem dificuldades, sendo a investigação realizada em circunstâncias favoráveis. Diante de um grande universo de potenciais “sujeitos” de estudo, senti-me na “liberdade” de escolher os informantes conforme determinadas características, as quais acreditamos serem “típicas” dos motociclistas. Entram, portanto, no recorte, os motociclistas possuidores de maior representatividade no “meio” motociclístico, tanto os que promoviam mais festas e encontros e estavam mais na mídia, quanto os que eram mais militantes socialmente, realizando parcerias com órgãos públicos, campanhas solidárias e os que lutavam engajados para se diferenciarem dos “motoqueiros” no trânsito. Esses critérios

visaram a reunir os mais instruídos, conscientes de sua identidade enquanto grupo e organizados politicamente, que poderiam responder de forma mais “segura” aos questionamentos do projeto.

Paralelamente, a pesquisa se debruça ainda sobre os motociclistas que possuem brasão de identificação do moto clube ao qual estão afiliados, além daqueles que, mesmo sem brasão, partilham do mesmo sentimento de comunidade com aqueles. Um desses casos trata-se do próprio Cachorrão, que não apresenta vinculação a nenhum clube especificamente, alegando “ter feito um compromisso à ordem do grupo em geral”. Para o trabalho, são consideradas, ainda, as pessoas que, mesmo sem serem condutoras de moto, curtem o clima de encontros e festas promovidos pelos motociclistas, como garupeiros, garupeiras, amigos e familiares. Inclusive, nos eventos, essas pessoas também podem ser identificadas com um colete e o brasão do moto clube pelos quais foram convidados⁷.

Portanto, os moto clubes eleitos para estudos foram: Brasil Caveira, Abutre's, Twister, No Stress na Estrada, Filho dos Ventos, Mulheres na Estrada, Mulheres do Asfalto, Bodes do Asfalto, Nórdicos, Kansas Clube Leões do Asfalto (K. C. L. A), Ólhos de Águia, Cães de Guerra, Mágico do Asfalto, Veteran, Comando do Asfalto, Rota de Cristo, Ouriços do Asfalto, Escada, Rota Infinita, Preakeiros na Estrada, Lendas do Falcão, Enigma, Órion Moto Grupo, Só 3 Moto Clube e Denise's Moto Family. Além desses, foram entrevistados motociclistas do grupo de proprietários da *Harley-Davidson* (*Harley Owners Group* - HOG) e os motociclistas Cris Maciel, Danillo Cientista, Milton Francisco e Nilson Cachorrão. Em muitos momentos, foram importantes informantes alguns motociclistas que não estavam acostumados a dar entrevistas ou a “representarem” perante outros moto clubes ou a imprensa. Como eles não discursavam com habitualidade, seus depoimentos apresentaram peculiares doses de “despreocupação” e espontaneidade⁸.

Quanto ao modo como o campo me percebeu, posso dizer que eu era “estranhada” por não usar um colete com um brasão estampado nele durante as programações. Se os motociclistas usam o colete com o brasão de modo a se identificarem, o meu “não uso” também era fator de identificação. Em muitos casos, recebi a sugestão de adquirir um colete, colocando ao menos o meu nome e o tipo sanguíneo, para caso de emergências; em outros, recebi pessoalmente o convite de clubes para integrar o seu corpo de membros. No entanto,

⁷ Os motociclistas usuários de brasão/ colete não são os únicos que podem buscar liberdade, viagens, lazer, socialização e descanso ao rodarem de motocicleta. Há, assim, muitos motociclistas que usam a moto em busca de individualismo e solitude. Em alguns casos, nem possuem colete ou filiação a clube. Essas pessoas, portanto, não são o foco dessa pesquisa.

⁸ Com isso, procuramos evitar a mera reprodução de uma mitologia oficial, o que ocorreria se privilegiássemos apenas o discurso dos “líderes”.

meu receio se debruçava sobre a necessidade de manter a imparcialidade para a realização da pesquisa, portanto, tentei permanecer dentro da minha identidade de pesquisadora. Com o tempo, porém, o fato de os motociclistas me verem com frequência, partilhando de sua realidade, fez com que deixassem de ficar condicionados pela minha presença. Assim, acabei deixando de constituir um elemento perturbador da vida tribal que queria estudar, não mais a alterando com minha aproximação (MALINOWSKI, 1978, p.22).

Nos termos do que o “campo” fez comigo, posso dizer que foram dois os momentos mais marcantes vividos. Primeiramente, conhecer determinado motociclista, chegar a conviver com ele, sentir empatia e afeição e, de repente, receber a notícia de sua morte pelas Redes Sociais me causou certo choque. Foi durante a pesquisa de campo, em 2014, que tive que lidar com a morte de Falcão, presidente do Moto Clube Lendas do Falcão. Vítima de um enfarto durante uma viagem para um encontro de motociclistas, ele permanece vivo na memória de muitos, tendo sido homenageado no Dia Nacional do Motociclista, em 27 de julho, quando sua esposa, Margarida Falcão, resolveu sortear as duas botas e o último capacete que Falcão usou antes de falecer. O gesto simbólico fazia alusão ao exemplo de motociclista que ele representava para os grupos com os quais convivia. Em segundo lugar, foi nesse período da pesquisa que o presidente do Moto Clube Brasil Caveira, Aldemir Brasil, candidatou-se a deputado estadual pelo Partido Comunista do Brasil (PcdoB). Durante as passeatas ou “motociatas” da campanha, momento em que os motociclistas foram para as ruas, pude perceber com força o relacionamento dos motociclistas com as pessoas na cidade.

Devo salientar, ainda, que não tirei habilitação para moto. Digo que cheguei a sentir a sensação de andar de moto, porém ela sendo conduzida por outras pessoas. Uma expressiva parcela dos personagens por nós estudados que pega a estrada de moto são “garupas”, normalmente as companheiras dos motociclistas que viajam com eles e, nem por isso, “elas” deixam de compartilhar o sentido de solidariedade emanado pela comunidade motociclística.

Por fim, gostaria de ressaltar o cuidado que tive ao estabelecer as “regras do jogo” nas entrevistas, pois procurava criar uma condição de proximidade com o pesquisado, minimizando os efeitos de uma “comunicação violenta”, inerente ao próprio princípio da “troca”, o que previne que as razões subjetivas dos pesquisados sejam reduzidas a causas objetivas (BOURDIEU, 1997, p.697). Esse “cuidado” ocorre, por exemplo, quando os questionamentos referem-se à dualidade existente entre os conceitos de “motoqueiros” e “motociclistas”, pois se trata de um tema delicado para nosso “sujeito” em estudo. Portanto, adentremos o *capítulo I* da dissertação. Para isso, proponho a seguinte motivação: em que contexto se desenvolve o motociclismo no Recife?

CAPÍTULO I - CONTEXTUALIZANDO O ‘SUJEITO’ PESQUISADO

O motociclismo atualmente se trata de uma manifestação cultural com forte presença no Estado de Pernambuco, especialmente na cidade do Recife, onde nos propomos a realizar a pesquisa de campo. Os “sujeitos” pesquisados, os motociclistas, reúnem-se no espaço social de clubes de moto, adotando *performances* e simbologias singulares na maneira com que se vestem, comportam-se, dialogam uns com os outros e encaram os demais setores da sociedade. Até a conclusão desta dissertação, Pernambuco registrava na Revista Moto Clubes⁹ a existência de 462 clubes de moto e, destes, 131 com sede no Recife (Figura 1).



Figura 1: Aumento no número de motos na cidade
Fonte: acervo da pesquisadora

Essa expressividade no número de motociclistas aderentes a clubes, segundo percebemos, relaciona-se também ao aumento da possibilidade de compra das próprias motos. Do ano de 1998 ao mês de agosto de 2014, o site da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo) indica um crescimento de 1.207,66% na frota circulante¹⁰ de duas rodas motorizadas em Pernambuco no período. Em 1998, eram 73.609 motocicletas e, até agosto de 2014, circulavam 962.553 motos no Estado. Vejamos o aumento da frota circulante de duas rodas motorizadas em Pernambuco por meio de um gráfico (Figura 2):

⁹ Ver <http://www.revistamotoclubes.com.br/>. Acesso às 18h de 12 de junho de 2014.

¹⁰ Ver http://abraciclo.com.br/images/pdfs/Motocicleta/Frota/2014_8_frota.pdf. Acesso às 20h de 30 de setembro de 2014.

Aumento da frota circulante de duas rodas motorizadas no Estado:

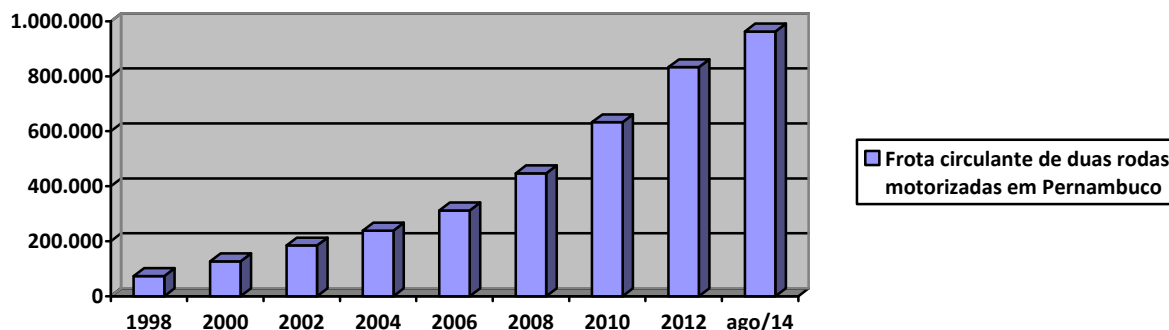


Figura 2: Aumento da frota no Estado

Fonte: Nosso gráfico; fonte de informações: Abraciclo

Porém, a que se deve esse crescimento da compra de motos? E em que sentido o incremento na vendagem interfere em nosso “sujeito” em estudo? Acontece que a moto representa um transporte mais econômico, seja no momento da compra ou na sua manutenção diária, além de atuar na geração de emprego, com os moto-táxis e moto fretes (SILVA; CARDOSO; SANTOS, 2011, p.50). Os graves problemas de trânsito nas cidades também conduzem os motociclistas a utilizarem-nas pela agilidade que proporcionam. Ademais, o aumento nas vendas de motocicletas encontra embasamento na busca por modos mais confortáveis de mobilidade, fugindo de falhas estruturais dos transportes públicos, como atrasos, lotação, alto preço de tarifa e linhas que não operam de forma regular. Deve-se considerar, ainda, que as aquisições de motocicletas aumentam em função de alternativas como financiamentos e consórcios. Segundo Alford e Ferriss (2007), as próprias bicicletas, ao longo da história, aos poucos cederam espaço ao uso de motocicletas, pois logo se percebeu que as motos proporcionavam maior velocidade e a possibilidade de percorrer maiores distâncias (ALFORD; FERRIS, 2007, p.19).

Portanto, ao longo do tempo, cada vez mais revendas de motos passaram a ocupar diferentes pontos da cidade, em especial, a Mascarenhas de Moraes, no bairro da Imbiribeira, no Recife. Esse aumento se desenvolve com mais força a partir dos anos 2000 em Pernambuco, quando percebemos que boa parte das revendas começam a surgir. Neste mesmo período, ocorre o aumento gradativo da fundação de diversos clubes de moto tanto no Brasil como também no Recife, cujas datas de fundação podem ser conferidas na própria Revista

Moto Clubes, conforme já indicado o site¹¹. Segundo o conselheiro de administração nacional do Moto Clube Bodes do Asfalto, Ailton Cezar, o motociclismo ganha força no Nordeste brasileiro cerca de 20 anos atrás, quando as fábricas percebem a potencialidade do mercado. Portanto, nesse sentido, Hall (2001) afirma que, ao utilizarem os recursos materiais e de cultura à sua disposição, os sujeitos criam sua identidade (HALL, 2001, pp.34-35).

Percebemos, então, que um bem de consumo material – a moto – impulsiona a criação de uma lógica que relaciona pessoas, contribuindo para o aumento também na quantidade de moto clubes no Estado. Nesse sentido, esta nota publicada em 12 de junho de 1927, no extinto jornal pernambucano *Diario da Manhã*, na página 7, na seção de automobilismo, mostra que um grupo de motociclistas relacionados à Agência Hudson, revenda da marca *Indian* em Pernambuco, se forma (Figura 3).



Figura 3: Motociclistas em 1927

Fonte: Jornal Diario da Manhã (Cortesia do historiador Tércio Amaral)

O motociclismo em Pernambuco vem sendo introduzido victoriosamente. Os Srs. Alves Fernandes Irmãos, distribuidores da afamada marca INDIAN e proprietários da Agencia Hudson, têm sido os maiores importadores de motocicletas (Jornal Diario da manhã, página 7, seção automobilismo, 12 de junho de 1927).

11 As datas de fundação de alguns moto clubes estudados nesta pesquisa são: Brasil Caveira (fundado em 2005), No Stress na Estrada (2011), Twister (2007), Mulheres na Estrada (2006), Bodes do Asfalto (2005), Cães de Guerra (2008), Veteran (2010), Rota Infinita (2011), etc.

Em outro fragmento do texto, temos:

À direita, um grupo de motocyclistas ao lado da AGENCIA HUDSON, achando-se entre elles, assignalados, os seus proprietarios. À esquerda, o Sr. W. H. Ulrich, representante da INDIAN MOTORCYCLE Co., que esteve em visita aos Srs. Alves Fernandes Irmãos em abril ultimo (Jornal da Manhã, página 7, seção Automobilismo, de 12 de junho de 1927).

Dessa forma, a fim de compreender a constituição das subjetividades dos motociclistas que circulam na capital pernambucana, precisamos igualmente entender as origens dessa prática: de que forma surge o motociclismo? Em que se inspiram os motociclistas no Recife para representarem da maneira que o fazem? Diante dos questionamentos, pretendemos, nesse primeiro capítulo, apresentar algumas das respostas que se mostram pertinentes para a contextualização do “sujeito” pesquisado.

1.1. Do bicicletismo ao motociclismo

O berço do motociclismo remonta ao século 18, passando pela Europa numa “época de nobres e aristocratas ávidos por passatempos modernos”, sendo um ambiente favorável a diversas invenções. Segundo Macieira (2005)¹², a luz verde do transporte em duas rodas acende primeiro na França, em 1790, quando o Conde de Sivrac une duas rodas por meio de uma tábua de madeira e o movimento era dado apoiando alternadamente os pés no chão. Batizado de “Celerífero”, o veículo foi incrementado e, no século seguinte, percebeu-se o que hoje parece óbvio: colocando-se um motor numa bicicleta e transferindo a energia rotacional do motor para uma das rodas, tem-se uma motocicleta (ALFORD; FERRISS, 2007, p.7).

Durante muito tempo, as duas “indústrias” permaneceram conectadas, e as de bicicletas produziram as primeiras “motorizadas”. Inclusive, muitas bicicletas, dos anos 1910, apresentavam-se com emblemas de marcas de motocicleta como *Harley-Davidson* e *Indian* (HERLIHY, 2004, p.9). Porém, percebendo as supostas “vantagens” da motocicleta sobre a bicicleta, muitos membros de clubes de bicicleta resolveram fundar clubes de moto. Já em outros casos, para algumas pessoas, os clubes de moto foram a primeira experiência de confraternização em grupo em torno de um bem material. Mas o que atrairia as pessoas a se reunirem nesses espaços sociais? Para essa pergunta, encontramos basicamente três razões: 1) o alcance de liberdade 2) o companheirismo 3) a busca de lazer.

¹² Ver http://www.rodasdotempo.com.br/his_motocicleta.htm. Acesso às 17h47 de 29 de julho de 2014.

O poder de ir e vir sozinho, sem depender de ninguém, além do maior contato com o ambiente, povos e paisagens durante as viagens, que não se tem quando se está fechado dentro de um carro (PIRSIG, 2009 [1974], p.11), caracterizam o contexto de **alcance de liberdade**. Revelando uma história que contextualiza essa perspectiva, o presidente do Moto Clube Filho dos Ventos, Alexandre Vovô, contou ter sido convidado pelo seu amigo, conhecido como “Bofe”, para pegar a estrada e visitar um amigo de infância muito doente e que Vovô não via fazia 35 anos. Para Vovô, o trajeto era seguir para Campina Grande, na Paraíba, onde o amigo supostamente morava, até onde era de seu conhecimento. De repente, na estrada, Vovô percebeu que a rota feita não era aonde ele pensava estar indo. Seguindo por um caminho totalmente oposto, ao final do percurso o motociclista se deu conta de estar embaixo da Estátua do Cristo Redentor. De lá, ligou para sua esposa: “Estou no Rio de Janeiro, vim visitar um amigo”, disparou Vovô, emocionado. A ideia de liberdade, tão perseguida pelos membros dos clubes como uma das motivações para a aquisição de uma moto, pode ser suscitada na perspectiva de errantes sem destino e, muitas vezes, também sem dinheiro.

Enquanto Deus deixar, a gente tá viajando, enquanto tiver dinheiro. Eu durmo em barraca, tomo banho em posto de gasolina, nos postos a gente toma cafezinho, água gelada, tem moto clube que acolhe num interior desses aí. Tudo isso faz parte dessa paixão (...) (Fábio Ferreira, presidente do Enigma Moto Clube).

Por sua vez, o motociclista Ozzy, do Só 3 Moto Clube, tem um ditado: “Costumo dizer que somos eu, a moto e a mochila. Minha loucura é tão grande que os caras não acompanham, não. Eu tô pronto, assim, pra meus amigos dizerem - Bora aqui na Bahia? Vou na hora”, revelou Ozzy, falando que sua filha brinca, dizendo que vai colocar um *chip* localizador nele. O motociclista costuma carregar em sua moto alguns acessórios para uma viagem inesperada, entre roupas e calçado (Figura 4).



Figura 4: Ozzy leva roupas para viagem/ Barracas de dormir
Fonte: acervo da pesquisadora

A lealdade, o respeito e o desejo de caminhar junto: essas são algumas das características que delineiam o sentimento de **companheirismo** entre os membros. O presidente do Moto Grupo Mágico do Asfalto, Alexandre Mágico, considera que pertencer a um moto clube ou moto grupo forma verdadeiras amizades, “verdadeiros irmãos e cúmplices da estrada”, opinou. Para a presidente do Moto Clube Mulheres na Estrada, Camilla Vazquez, os motociclistas são a família que ela escolheu e cada membro ajuda a solucionar os problemas do outro. Em muitos casos, o gesto altruísta pode inclusive postergar a realização dos próprios objetivos, como quando uma moto quebra na estrada e todos param até o problema do companheiro ser solucionado.

Inclusive, pode-se afirmar que o companheirismo dos motociclistas se expande além do limite do próprio moto clube do qual fazem parte, pois a comunidade inclui também e, de forma não menos importante, o companheirismo em relação de sinestesia com os motociclistas de outros grupos. Nesse sentido, uma motociclista afirmou ter doado dois pneus para outro motociclista, pois “a gente, que tem um pouquinho mais [de dinheiro], tem que ajudar os irmãos que não estão podendo, né? E ele tá desempregado (...)”. Em outro caso, o motociclista Nilson Cachorrão também revelou a ajuda que recebeu de alguns motociclistas:

Eu lavava os carros e motos da galera em troca de dinheiro pra comprar uma moto pra mim e sair para as boites (...). Fazia favores, sem ver a quem, sempre fui companheiro da galera, participava das festinhas de assustados, desde a arrumação da festa até a faxina. Com o tempo, viram que eu merecia uma moto. Comparam e me deram, virei o cão de guarda da turma (Nilson Cachorrão, motociclista).

O companheirismo no motociclismo se manifesta também em função da confiança que se tem na seriedade e na reputação de determinado moto clube. A partir desse pensamento, o presidente do Moto Clube Filho dos Ventos, Alexandre Vovô, já recebeu motociclistas que nunca viu antes em sua casa.

Se você quiser entrar num moto clube, não é apenas chegar e andar, pois vai passar por meses de experiência pra gente saber quem é a pessoa, pra ver se funciona. E a gente consegue conhecer bem uma pessoa quando a gente viaja com ela, por causa das dificuldades e se fizer uma bobagem, tá fora. Esse cara mesmo aqui, nunca vi na vida [fala apontando para o rapaz]. Mas ele é o No Limit¹³. Não sei quem ele é, mas sei que é um cidadão (Alexandre Vovô, presidente do Moto Clube Filho dos Ventos).

Diante dos depoimentos expostos, podemos nos questionar: de onde vem a força motriz desse companheirismo? Segundo Maffesoli (2002), o sentimento de coletividade se manifesta em um grupo quando os sujeitos comungam de um mesmo hábito, compartilham do mesmo ideal de estar junto, procuram a companhia dos que pensam e sentem da mesma maneira, revoltam-se e enfrentam tensões também em conjunto. Assim, os motociclistas vinculados aos clubes inserem-se num contexto de manifestação de “desenvolvimento tribal” característico das megalópoles (MAFFESOLI, 2002, p.16). Nesse sentido, o conceito de “tribos urbanas” foi aplicado por Magnani (2001) em artigos, explicando como seu uso pode ser ambíguo. Ele explica que, originalmente, “tribo” se referia a sociedades em pequena escala, ou “sociedades primitivas”, apontando a expressão para alianças mais amplas.

Porém, em nosso contexto, nas “sociedades complexas”, o conceito evoca particularismos, estabelecendo pequenos recortes, exibindo símbolos e marcas de uso e significado restritos, além de representar um pacto que aciona lealdades para além dos particularismos de grupos domésticos e locais (MAGNANI, 2004, p.49). “O intuito disso é causar um efeito contrastante sobre aquilo que se pretende explicar” (MAGNANI, 2011, p.49). Assim, o autor afirma que “tribo” introduz algum princípio de ordenamento num universo que se caracteriza exatamente por sua fragmentação e singularidade (MAGNANI, 2011, p.48). Essa relação social além da busca de fins comuns imediatamente atingíveis e que envolve um grau relativo de permanência entre as mesmas pessoas configura o contexto de comunidades afetivas ou emocionais (WEBER, 2002, pp.71-72). Nesse sentido, o diretor geral do Moto Clube Nórdicos, Kawulf, descreveu o senso de comunidade no qual se insere

¹³ No Limit trata-se de um Moto Grupo.

ao afirmar “estar em família, entre amigos, irmãos”. Para Kawulf, ele e seus companheiros possuem as “mesmas características, respeitam-se, têm as mesmas comunicações, falam sobre suas experiências de viagens e, sempre que uma das motos precisa de conserto, ou há alguma questão familiar pendente, ajudam-se”. O motociclista ainda contou uma história pessoal, que reforça a ideia de que a solidariedade entre os grupos reflete também uma manifestação de resistência à adversidade (PAIS, 2004, p.23).

Eu sofri um acidente, provocado por outra pessoa, e acabei quebrando minha clavícula e ainda tive um desligamento no joelho, que precisei operar. Passei uma temporada de repouso. Aconteceram muitas coisas enquanto eu estava de cama, caí até em depressão. Perdi o emprego, pessoas me abandonaram quando precisei, mas meus irmãos de clube sempre ao meu lado. No primeiro dia que encontrei com o clube, eles me abraçaram, choramos, levei até reclamação para eu tomar cuidado. Daí eu tive uma superação de vida pessoal e pelo clube também (Kawulf, diretor geral do Nórdicos Moto Clube).

Essa noção de comunidade afetiva, segundo Weber (*apud* Maffesoli, 2004, p.17), também se caracteriza pelo aspecto efêmero, a composição cambiante, a inscrição local, a ausência de uma organização e a estrutura cotidiana. No entanto, analisando na perspectiva de nosso campo de estudo, parece que esses elementos não se aplicam ao contexto do motociclismo. Quanto ao aspecto efêmero, discordamos porque muitos motociclistas estão estrada afora e reunidos em clubes há muitos anos (alguns, como a presidente do Moto Clube Mulheres na Estrada, Camilla Vazquez, está no “meio” há mais de 30 anos).

Obviamente, como em qualquer comunidade, há aquelas pessoas “passageiras”, mas, normalmente, quem está inserido no ambiente de clubes de moto costuma ser “mantido” pela “institucionalização” dos próprios clubes, com regras e lideranças próprias, configurando mais um elemento de que discordamos: a ausência de organização. Além disso, a característica de inscrição local se relativiza, pois não raramente os motociclistas recebem em suas sedes motociclistas de outros Estados e, inclusive, de outros países, para confraternização, inclusive por intermédio das facções.

A composição cambiante e a estrutura cotidiana também se relativizam, pois, apesar de muitos motociclistas migrarem de um clube para o outro (especialmente devido a conflitos), ainda assim permanecem no “meio” motociclístico. Por fim, a estrutura cotidiana nem sempre ocorre, porque muitos clubes são apenas de *hobby*, vestindo os motociclistas seus “coletes” apenas nos finais de semana.

Portanto, podemos considerar que os motociclistas encontram no ambiente dos clubes de moto a oportunidade de manifestar sua subjetividade, o que podem não encontrar em

outras “instituições”. Instituições como família, religião e Estado estão saturadas, “não importa quais elas sejam, se tornam cada vez mais porosas nos nossos dias” (MAFFESOLI, 2004, p.27). Segundo Maffesoli (2004), “agora prevalecem as ‘afinidades eletivas’ que não são mais o feito de alguns, mas o feito de um grande número de pessoas, constituindo-se em ‘tribos’ no seio das nossas instituições (...)” (MAFFESOLI, 2004, p.28). Porém, o porquê de isso ocorrer deve-se a diversos fatores.

De acordo com Alford e Ferriss (2007), o apelo aos clubes reflete a carência em algum aspecto da vida do indivíduo: dinheiro, educação ou outras formas sociais de poder (ALFORD; FERRISS, 2007, p.94,). Acrescentando, Kemp (2002, p.82) coloca que o pertencimento pode solucionar, de forma simbólica ou real, limites ou privações, constrangimentos ou preconceitos enfrentados quotidianamente. “Existe a possibilidade de tornar-se ‘diferente’ do padrão para deixar de ser tratado como ‘desigual’ quando se esforça por ser parecido. Lá, entre os ‘diferentes’, conquisto a igualdade” (KEMP, 2002, p.82).

Por fim, o **lazer** (*hobby*) representa uma grande motivação para a formação dos clubes de motos. Com a complexidade da dinâmica das cidades e a imposição da legislação, o tempo antes exclusivamente voltado ao descanso encontra outras necessidades, entre elas, os deveres familiares e sociais. Nesse contexto, pode ser inserido o conceito de *hobbies* ou passatempos. Para Dumazedier (1976), a palavra pode compreender as atividades fúteis e outras atividades importantes, positivas ou negativas se relacionadas com a sociedade, a cultura e a personalidade. “Colecionar anéis de charuto é um *hobby*, como também as pesquisas no setor da mecânica. Podem ainda ser *hobbies* jogar futebol, fazer cursos de educação física, ser fanático por história em quadrinhos ou por peças de Shakespeare” (DUMAZEDIER, 1976, p.29). Apesar dessa colocação, o autor chama a atenção para a problemática da definição de *hobby*, pois ele pode ser, inclusive, o desejo de “não fazer nada”, o que “o tornaria atrativo, porém não claro”. Após apresentar os principais conceitos, Dumazedier sintetiza o significado nos dias de hoje “por oposição ao conjunto das necessidades e obrigações da vida cotidiana” (DUMAZEDIER, 1976, p.31). Para o autor, o lazer alcança três partículas de subcategorias, apresentando as funções de: 1) descanso 2) divertimento 3) desenvolvimento.

Pela função de *descanso*, o lazer funciona como reparador das deteriorações físicas e nervosas provocadas pelas tensões resultantes das obrigações cotidianas, especialmente do trabalho. Nesse contexto, expõe o membro escudado¹⁴ do Abutre’s Moto Clube, Roberto Maia: “O próprio ato de viajar em si e fazer coisas novas já são grandes exercícios para a

¹⁴ Membro com larga experiência no moto clube, já tendo passado por todas as fases de testes para se tornar membro. Chama-se também colete fechado, numa expressão metafórica.

mente, reunindo prazer físico e mental. Pertencer ao Abutre's me permite ficar perto dos meus filhos e da minha esposa", revelou. Já a função de *divertimento, recreação e entretenimento* consiste na ruptura da rotina cotidiana. Assim, trata-se da busca de uma vida de complementação, de compensação e de fuga por meio de divertimento e evasão para um mundo diferente do enfrentado todos os dias (DUMAZEDIER, 1976, p.33). Segundo o diretor de comunicação do Twister Moto Clube, Maxwell Fonseca, "num mundo onde há tanto isolamento e individualidade, motoclubismo é coletividade, integração. Em suma, o que mais me motiva é o lado social e o lazer", expôs.

Por fim, a função de *desenvolvimento* pode ensejar novas formas de aprendizagem voluntária para os motociclistas, contribuindo para o surgimento de condutas inovadoras e criadoras, dentro de um estilo de vida pessoal e social. Nesse sentido, a motociclista Mel Nascimento comentou: "No meio de moto clubes e moto grupos, você pode estar com pessoas que sentem a mesma coisa que você, trocando ideias, dividindo e ao mesmo tempo multiplicando a paixão na estrada ou fora dela", opinou. Em outro caso, o conselheiro de administração nacional do Moto Clube Bodes do Asfalto, Ailton Cezar, revelou que já ocorreu de sua moto quebrar na estrada e não passar um carro sequer para ajudá-lo. "Foi quando vi um pescador e pedi ajuda a ele. Antes, tirei toda minha roupa de motociclista que, para aquela pessoa, não tinha nenhum significado. Numa situação dessa, a experiência nos ensina a sermos humildes pra bater numa casinha e pedir ajuda", frisou.

O motociclismo também permite desenvolver o aprendizado sobre a mecânica das motocicletas, pois não conhecer sobre sua manutenção pode estragar uma viagem quando não se consegue ajuda. Segundo o fundador do Preakeiros na Estrada, Henrique Chopper, o seu conhecimento de motos já lhe proporcionou livramentos. "Já ocorreu de tirar a câmara de ar dos pneus, colocar capim, sabugo de milho e seguir a viagem, improvisando. Mas tem gente que ia ligar pra o seguro buscar", disse ele, atestando a importância de se conhecer a motocicleta. Portanto, segundo Dumazedier (1976), as três funções - descanso, divertimento e desenvolvimento - são solidárias, estando intimamente unidas, ainda que pareçam opor-se entre si (DUMAZEDIER, 1976, p.34). Assim, explicou o autor:

O lazer é um conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entregar-se de livre vontade, seja para repousar, seja para divertir-se, recrear-se e entreter-se ou, ainda, para desenvolver sua informação ou formação desinteressada, sua participação social e voluntária ou sua livre capacidade criadora após livrar-se ou desembaraçar-se das obrigações profissionais, familiares e sociais (DUMAZEDIER, 1976, p.34).

Dessa maneira, compreendemos que o motociclismo tornou-se uma opção entre diversas possibilidades de manifestação grupal, com os motociclistas procurando por meio da prática o alcance de liberdade, a reunião com outros “iguais” e a busca de lazer. Porém, seria incorreto considerar que, além dessas considerações gerais, os motociclistas em tudo se manifestam da mesma forma que os demais. Assim sendo, em que aspectos os motociclistas no espaço social dos clubes de moto podem se distinguir de tantos outros?

1.2. As múltiplas facetas de uma aparente homogeneidade

Em Pernambuco, existem 462 clubes de motos. Destes, 131 possuem sede no Recife, segundo dados da Revista Moto Clubes¹⁵. A expressividade com que essa manifestação cultural ocorre, especialmente no Recife, chama a atenção para a necessidade de percebermos que existem clubes de moto com perspectivas diferentes, mostrando múltiplas facetas de uma aparente homogeneidade. Nesse sentido, Evans-Prichard (2004) afirma que, em uma mesma “tribo”, os próprios membros podem se considerar como comunidades distintas e algumas vezes agir como tais (EVANS-PRICHARD, 2004, p.10). Nesse sentido, os próprios motociclistas possuem a noção de que os grupos são diferentes entre si e que a participação em qualidades comuns, como se reunir em clubes de motocicleta, apresentando comportamentos “semelhantes”, não implica necessariamente na existência de comunidade.

Durante a pesquisa de campo, percebemos que os próprios motociclistas tentam denominar essas diferenças. Nesse contexto, Velho (1897, p.18) fala sobre a importância de o antropólogo verificar a forma pela qual os nativos percebem e definem esses domínios, no entanto, em muitos casos, os apontamentos podem ser contraditórios ou insuficientes. Entrevistando dois motociclistas, o primeiro afirmou que, no Recife, destacam-se os grupos de motociclistas “Bad-Boys¹⁶”, os “Jaspions¹⁷” e os “Harleyros¹⁸”. Por seu turno, outro motociclista relatou existirem os grupos Populares¹⁹ (POPs), os *Speed*²⁰ e os HOGs (*Harley-*

¹⁵ Ver <http://www.revistamotoclubes.com.br>. Acesso às 18h de 28 de agosto de 2014.

¹⁶ Motociclistas que apresentam uma *performance* que parece ser “fora da lei” ou com “cara de mau” e, normalmente, usam preto e aderem a símbolos como facas, armas, uso de tatuagens.

¹⁷ Quem roda de motos esportivas, porém, o rótulo seria pejorativo, pois a sua ambiguidade também denota as pessoas que correm nas rodovias e, na verdade, “lugar de correr seria no autódromo”.

¹⁸ Motociclistas que andam em motos da marca *Harley-Davidson* e estão afiliados ao *Harley-Owners Group* (Grupo de motociclistas proprietários da marca).

¹⁹ Termo refere-se aos motociclistas de faixa econômica mais popular, além daqueles que são mais festivos.

²⁰ Moto de velocidade.

Owners Group)²¹. No entanto, a tentativa de enquadramento se mostra incompleta, pois, por exemplo, nada impede que estar inserido dentro da caracterização de um perfil destitua o motociclista de pertencer a outro simultaneamente. Essa tentativa de “classificação”, por não ser científica, considera apenas o empirismo dos membros.

Portanto, considerando que cada clube de moto no Estado apresenta características específicas cujos membros devem se encaixar para poder integrá-los, propomos simplesmente a apresentação “temática” que permeia certos clubes, alguns dos quais participam como fontes de entrevista desta pesquisa. Esse método tem por finalidade evitar a atribuição de categorias, pois uma classificação incorreria no risco de simplificação dos processos sociais, pois mesmo um movimento aparentemente homogêneo apresenta diferentes leituras (FREHSE, 2006, p.173). Além disso, a tentativa de forjar classificações esbarra nas múltiplas possibilidades de criação de novos temas para clubes de moto. Dessa maneira, preferimos nos ater a algumas perspectivas de análise dos clubes que podem ser generalizadas. São elas: 1) Quanto à abertura: o moto clube pode ser aberto ou fechado 2) Quanto ao gênero: pode ser apenas de homens, apenas de mulheres ou mistos 3) Quanto ao vínculo dos membros: podem ser compostos de membros familiares ou de amigos 4) Quanto à relação dos membros com o clube: podem ser clubes de *hobby* ou clubes de estilo de vida 5) Quanto ao tipo de moto | triciclo: os clubes podem ser livres para a escolha da moto pelos membros ou os clubes ainda podem se caracterizar pela definição de uma cilindrada ou pela marca.

No Recife, com homens e mulheres compondo o grupo, que possui cerca de 30 membros, o Moto Clube Brasil Caveira segue uma filosofia de igualdade entre as pessoas. Segundo o seu presidente, Aldemir Brasil, “quando a gente morre, não existe nem rico, nem pobre, nem negro, nem branco, pois todos viramos uma caveira quando morremos”, ensinou o motociclista que reúne, especialmente aos domingos, na sede do seu moto clube, intitulada “Cemitério dos Caveiras”, diversos amigos motociclistas para confraternizar, lugar já conhecido por algumas pessoas como “Marco Zero do Motociclismo”. Por se tratar de um moto clube que não restringe a entrada de novos membros, aceitando todos aqueles em condições de participar, trata-se de uma “comunidade aberta” (WEBER, 2002, p.77). Por seu turno, configuram-se enquanto “comunidades fechadas” aquelas que, por conta das regulamentações, a participação de certas pessoas é excluída, limitada ou está sujeita a condições (WEBER, 2002, p.77).

Adentrando na perspectiva de gênero, existem clubes de moto que defendem

²¹ Grupo de proprietários de motos da marca *Harley-Davidson*, com maior poder aquisitivo. Inclusive, entre eles próprios, haveria membros que viajam para os Estados Unidos praticar motociclismo fora do país.

politicamente a presença da mulher no meio motociclístico. Entre eles, estão o Moto Clube Mulheres na Estrada e o Moto Clube Mulheres do Asfalto. O primeiro tem como presidente a motociclista Camilla Vazquez, que não considera o grupo feminista, mas procura “fazer essa linha de valorização da mulher”. “Tenho que ser mulher e solidária, relevar coisas que alguns homens fazem no ‘meio’, porque não dão o braço a torcer. Nós impomos o espírito das mulheres unidas”, frisou. O segundo clube possui como presidente a motociclista Waldete Menezes, considerando-se feminista. Ela acredita que a mulher deve estar em qualquer lugar que ela queira, mesmo nos espaços “para homens”. Quando comprou sua primeira moto, conta ter sido por razões de rapidez e economia no trânsito, mas, já na segunda, foi por ter pego “gosto” pela vida sobre duas rodas. Para ela, ao fundar o clube, queria agregar o máximo de mulheres que pilotam, mas, infelizmente, muitas ainda não conseguem ser independentes para viajar, por motivos de trabalho e financeiro. “Mas a maioria ainda é por questões ‘machistas’. Elas acham que o motociclismo é ‘coisa’ pra homem, ou até porque são comprometidas e o companheiro não aprova”, revelou.

Em alguns casos, os clubes de moto podem ser compostos apenas por membros familiares. Englobando cerca de 15 pessoas, o Órion Moto Grupo foi fundado em 2010 e seu presidente é o motociclista Zózimo Costa. Segundo ele, o nome do clube se inspira em um gosto pessoal, sendo Órion “uma das maiores constelações do mundo”. “Sempre fui de olhar para as estrelas, gostava de estrelas. Por trás disso, há o lado místico, filosófico da coisa”, expôs Costa. Nesse contexto de clube de família, temos também o Denise’s Moto *Family*, fundado em 2003. A matriarca, Denise, falecida devido a um câncer, escolheu ainda em vida as cores laranja e verde do brasão, além do nome do grupo. “Foi uma homenagem ainda em vida”, frisou Geraldo Meira, seu marido e motociclista. Deve-se frisar que o termo moto clube (que vem do inglês, *motorcycle club*) refere-se a uma denominação genérica. Na verdade, num levantamento feito por meio dos dados da Revista Moto Clubes, em Pernambuco observamos as seguintes possibilidades de afiliação: os moto clubes (MC), os moto grupos (MG), as moto tribos (MT), a moto *family*, a moto família, o moto amigo e o grupo de proprietários de motos da marca *Harley-Davidson* (*Harley Owners Group* - HOG).

O presidente do Órion Moto Grupo, Zózimo Costa, tentou explicar a diferença entre os termos, afirmando que moto clube normalmente não apresenta limitação de membros, portanto, tendem a ser maiores. Já os moto grupos são menores, porque seus membros são geralmente uma família. Por fim, as moto tribos trazem a ideia de ancestralidade dos seres humanos, que viviam em “tribos”, como os “índios”, e também são de número limitado. Apesar dessas definições, na prática, os motociclistas podem criar seus próprios critérios na

denominação de seus traços de afiliação. Assim, a relações públicas do Moto Clube No Stress na Estrada, Lígia Gleicy, afirmou que seu grupo se denomina enquanto “moto clube” porque eles possuem uma casa na praia, onde recebem alguns amigos, “tal qual um clube”. Porém, o moto clube do qual Lígia faz parte apenas se compõe de membros familiares.

Durante a semana, alguns motociclistas assumem os papéis de profissionais, empresários, médicos, cidadãos comuns, restringindo-se o motociclismo mais aos finais de semana. Esse perfil representa os moto clubes de *hobby*, entre os quais está o Twister Moto Clube. De acordo com o diretor de comunicação, Maxwell Fonseca, “isso vem da nossa origem mesmo. Nossos membros normalmente só vestem o colete e se unem pra se divertir, viajar e ir pros eventos. A maioria dos clubes é assim”, explicou. Por sua vez, uma minoria deles, entre os quais está o Abutre’s, traduz uma *performance* de estilo de vida cujos membros vestem o “colete” e não saem desse estilo. Fundado em 2002, caracteriza-se por máximas como “Somente os fortes conseguiram, os fracos desistiram e os fortes nem tentaram” e Abutre’s Sempre, sempre Abutre’s (A. S. S. A.). Inserem-se, ainda, no contexto do que se denomina de moto clube *Um por Cento* (1%).

Segundo o presidente do Abutre’s no Nordeste, Shrek, o número 1% remete aos clubes cujos membros não se encaixam no perfil de gente “concursada”, “bonitinha” e que não anda na chuva, mas estão inseridos “dentro de um movimento de rebeldia, de fora do convencional, de foras da lei”, argumentou. O clube também se caracteriza pelo uso de um emblema com o número “13” que, segundo Shrek, representa o nome Abutre’s Club, ou seja, respectivamente, as posições das letras “a” e “c” do alfabeto. Quem entra no Abutre’s não pode mais entrar em nenhum outro clube. “Eles [os clubes] sabem que não é pra aceitar”, disse Shrek.

Os clubes também podem ser reconhecidos pelas características da própria motocicleta ou triciclo. Para entrar no Enigma Moto Clube, o interessado deve possuir uma moto de 50 cilindradas, mais conhecida como “cinquentinha”. O presidente do clube, Fábio Ferreira, contou que, inicialmente, sofreram preconceito por causa da cilindrada da moto, mas, aos poucos, o tabu foi sendo quebrado. Então, passaram a sentir maior valorização, “quando a gente começou a aparecer nos municípios, de cidade em cidade, pegando mais força”, colocou.

Viajar pela estrada com a cinquentinha eu acho muito emocionante, sabe por quê? Ter uma moto Harley, Shadow é muito bom o conforto. Eu só quero saber se o cara que tá no conforto pega a moto da gente e faz a mesma coisa que a gente. Eu acho muito massa porque a gente vê as pistas do lado, paisagem do outro, para no posto, descansa. Com a cinquentinha a gente enfrenta chuva, sol, pneu furado, corrente torada (...) (Fábio Ferreira, presidente do Enigma Moto Clube).

Nesse sentido, ainda temos o caso do HOG no Recife, caracterizado pelo fato de seus motos serem exclusivamente da marca *Harley-Davidson*. De acordo com um dos membros, Roberto Paiva, a marca de 111 anos de existência “tornou-se um ícone, um hino entre todos aqueles que curtem a vida em cima de duas rodas”, frisou. Ainda de acordo com Paiva, que tem 35 anos de motociclismo, o “intuito maior do HOG é agregar motociclistas à marca e aproximar a família, porém sempre respeitando qualquer outra marca e o código de trânsito, pois quem não respeita não é motociclista”, expôs. No entanto, vale ressaltar que os membros do HOG não se consideram pertencentes a um moto clube. Segundo o *Road Captain* (capitão de estrada) do grupo, André Mesquita, o HOG trata-se de uma entidade criada para a promoção da marca *Harley-Davidson*. “Existimos no mundo todo e, independentemente do lugar, as regras são as mesmas. No caso dos moto clubes, cada um tem suas próprias regras estabelecidas por aquela diretoria”, posicionou-se.

Portanto, conforme constatamos, um mesmo motociclista poderia se enquadrar em diferentes clubes simultaneamente. Quanto mais referenciais um motociclista possuir, maiores serão suas oportunidades para interagir com identidades culturais diversas no espaço social dos clubes de moto. Assim, a motivação para optar por um clube em detrimento de outro encontra explicação nas liberdades e capacidades de formular escolhas subjetivas. De acordo com Kemp (2002), “o reconhecimento do ‘lugar’ social de cada um pode ser resultado da combinação de vários elementos identitários como gênero, profissão, lazer, consumo, crenças, orientação política e partidária” (KEMP, 2002, p.79). Porém, de onde vêm esses elementos identitários? Veremos a seguir que, em grande medida, eles se inspiram e, ao mesmo tempo, são consequência, dos meios de comunicação formadores de opinião.

1.3. Influências estrangeiras na *performance* dos motociclistas

Quando perguntei a um motociclista por que nas festas promovidas por eles costumava tocar o ritmo *Rock n’Roll*, ele me respondeu: “Hmm... Por causa dos filmes americanos, né? Já viu brasileiro inventar coisa nova? A gente copia, ué...”. Essa conversa me instigou a

refletir sobre a representação dos motociclistas: de onde vinha aquele apreço pelo *Rock n'Roll*, o costume de usar o colete preto (e considerá-lo uma “segunda pele”), o uso de um brasão de identificação dos clubes, além da origem de toda essa *performance* que trata a imagem do motociclista de alguma forma como *outsider*, que se relaciona com outros *outsiders* (ALFORD; FERRIS, 2007, p.70). Entre as possibilidades, acreditamos que a imprensa e a filmografia estrangeiras, especialmente dos anos 50 e 60, contribuíram para a criação de um estereótipo inspirador e, ao mesmo tempo, disseminador do medo. Portanto, apresentamos a seguir alguns dos principais fatos da historiografia que contribuíram com a *performance* e a apropriação de símbolos pelos motociclistas.

Acredita-se que o estereótipo negativo atribuído aos “motoqueiros” surge como um “marco” no final de semana do Dia de Independência da América, em 4 de julho de 1947, quando um número de “motoqueiros” foi rodar na cidade de Hollister, na Califórnia, para beber, andar em suas motos e fazer baderna. Segundo Alford e Ferriss (2007, pp.89-90), o Jornal *The San Francisco Chronicle* censurou os atos em suas manchetes, mas o maior dano mesmo à reputação dos “motoqueiros” foi provocado pela Revista *Life*, que pegou uma foto tirada pelo *The San Francisco Chronicle* e publicou no dia 21 de julho de 1947 a fotografia de um “motoqueiro” bêbado e arrodeado de garrafas quebradas de cerveja, denominada *The Cyclist's Holiday* (as férias de um motoqueiro). Segundo Alford e Ferriss (2007), esse registro fotográfico foi colocado junto a outra foto, intitulada *Barber's Holiday* (as férias de um barbeiro), representando um manequim usando uma máscara de macaco sentado na cadeira de um barbeiro. As fotografias teriam estigmatizado os “motoqueiros” enquanto criaturas primatas com comportamento animalesco (Figura 5). Contudo, tanto a foto do manequim como a do “motoqueiro” eram montagens (ALFORD; FERRISS, 2007, p.90).

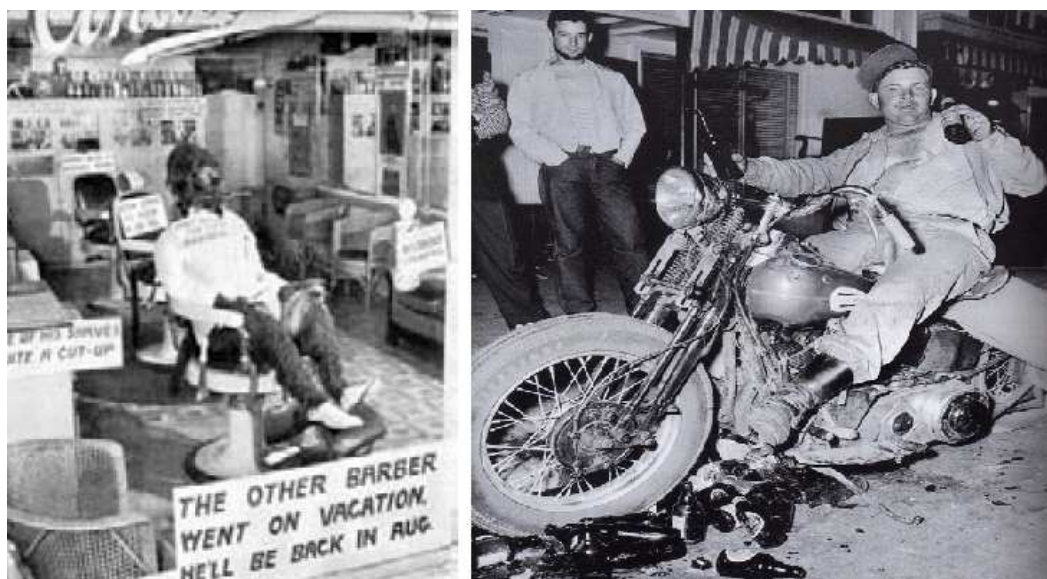


Figura 5: As fotografias Barber's Holiday e Cyclist's Holiday
Fonte: Alford e Ferris, 2007, p.91

Reforçando o estereótipo, o filme *The Wild One* (O Selvagem), de 1953, com Marlon Brando interpretando o papel do “motoqueiro” Johnny Strabler, montado na *Triumph Thunderbird* de 650 cilindradas, e Lee Marvin no papel de Chino, rodando com uma *Harley - Davidson*, criaria um grande alvoroço nos Estados Unidos. O filme (Figura 6) teria influenciado os jovens a se organizarem criminalmente, atingindo seu auge nos anos 60 e 70, além de apresentar uma perspectiva psicológica do protagonista Strabler, o mal compreendido, calado, belo e jovem rebelde, que usava uma jaqueta de couro preta e *jeans* azul.

Duro e rebelde, mal compreendido e sensível, Johnny, e não Chino, tornou-se o homem que representaria tudo o que fosse simultaneamente sedutor e repelente sobre o ‘motoqueiro’, que mulheres ‘foras da lei’ achavam irresistível (ALFORD; FERRIS, 2007, p.93, tradução nossa²²).

²² Tough and rebellious, misunderstood and sensitive, Johnny, not Chino, became the man who represented all that was simultaneously seductive and repellent about motorcyclist, an ‘outlaw’ woman (supposedly) found irresistible (ALFORD; FERRIS, 2007, p.93).



Figura 6: Filme *The Wild One*, com John Strabler em destaque
Fonte: Filme *The Wild One*

Dessa maneira, a imagem de “motoqueiro” rebelde foi sendo plantada no inconsciente coletivo. Com o movimento de “Contracultura”, ocorrido especialmente nos Estados Unidos e na Europa, entre os anos 1956 e 1968, surge uma proposta reflexiva sobre os padrões sociais, manifestando-se especialmente pela figura dos *Hippies*. Segundo Pereira (1992), o movimento questionava a racionalidade ocidental, fortalecendo-se na década de 60 com o *Rock n’Roll* sintetizado na figura de Elvis Presley, aglutinando um público jovem que começava a fazer, deste tipo de música, a expressão de seu descontentamento e rebeldia (...). “É chamada juventude transviada, com suas *gangs*, motocicletas e revoltas contra os professores nas salas de aula. São os ‘rebeldes sem causa’ tão retratados, não importa se justa ou injustamente (...)” (PEREIRA, 1992, pp. 10-11). Trata-se, portanto, de acordo com Santos (2005), de um período que reage contra a falta de agentes de transformação social e a falsa sensação de Estado de Bem Estar Social, com a ideia de que nada falta ao homem, pois ele tem um emprego, pode eleger seus representantes, pode consumir e, ainda, tem a sensação de autonomia e liberdade (SANTOS, 2005, p.65).

Nesse contexto, o filme *Quadrophenia* (Figura 7), de 1979, retrata os conflitos existentes na década de 60 entre os grupos de “motoqueiros” *Rockers* e *Mods* (Modernistas), cujo personagem principal é Jimmy, um *Mod* interpretado por Phil Daniels. Consumidores de anfetaminas, os *Mods* escutavam Motown, West Indian Ska e The Who, além de possuírem

cabelo curto, usarem terninho justo e andar em *scooters*, geralmente lambretas ou vespas enfeitadas e cheias de retrovisores. Do outro lado, estavam os *Rockers*, dirigindo motos potentes e usando jaquetas de couro, com um visual mais largado. De acordo com Alford e Ferriss (2007), os *Rockers* apreciavam músicos que se assemelhassem ao visual deles e dividissem o mesmo interesse pelas motos, como Elvis Presley que, nos anos 50, adquiriu uma *Harley-Davidson K Sport*, além de rodar numa Honda 350 Superhawk no filme *Carrossel de Emoções* em 1964. Dada a necessidade da mídia de atrair consumidores, as disputas entre *Rockers* e *Mods* teriam sido apresentadas de forma mais dramática e violenta do que realmente foram (ALFORD; FERRISS, 2007, p.82).



Figura 7: Os Mods usam “terninhos” e os Rockers, jaquetas de couro preto
Fonte: Filme Quadrophenia

Dessa maneira, a “Contracultura” atinge seu auge no motociclismo com o filme *Easy Rider* (Sem Destino) (Figura 8), de 1969, relacionando a moto ao alcance de liberdade pessoal e, ao mesmo tempo, como essa suposta “liberdade” poderia ser o motivo pelo qual as pessoas sentiam medo dos “motoqueiros”. A trama mostra a discriminação sofrida pelos dois amigos que viajam juntos, Peter Fonda interpretando Wyatt, e Dennis Hopper, no papel de Billy, além de mostrar o movimento *Hippie* e enfatizar o uso de drogas pelas pessoas. Segundo Cavalcanti (2011), a trilha de *Easy Rider* também se consagrou na mente da população, com *Born to Be Wild*²³ (Nascido para ser selvagem). “Quando você vê o filme, a história é contada

²³ Born to be wild/ Born to be wild/ Get your motor runnin’/ Head out on the highway/ Looking for adventure / In whatever comes our way/ Yeah, darlin’/ Gonna make it happen/ Take the world in a love embrace/ Fire all of your guns at once/ And explode into space/ Like a true nature’s child/ We were born/

pelas músicas, não pelo diálogo”, declarou Hopper, anos após o lançamento de *Easy Rider* (CAVALCANTI, 2011).



Figura 8: Os amigos Wyatt e Billy pegando a estrada
Fonte: Filme *Easy Rider*

Além desses “clássicos”, diversos outros filmes, seriados e músicas retrataram algum ângulo envolvendo a vida do “motoqueiro” ou de sua “moto”. No cenário atual, o seriado *Sons of Anarchy* (Filhos da Anarquia) (Figura 9) faz sucesso com muitos motociclistas. Passando-se na cidade fictícia de Charming, na Califórnia, o drama criado por Kurt Sutter tem como personagens principais Jax, interpretado por Charlie Hunnam, e por Clay, estrelado por Ron Perlman, ambos presidente e vice, respectivamente, do clube de moto *Sons of Anarchy*. A trama mostra o cotidiano do clube, os negócios ilegais, o acobertamento da polícia mediante suborno, brigas de *gangs* rivais, além de apresentar como os membros do clube “resolvem” com suas próprias regras seus problemas e a conturbada relação dos “motoqueiros” com as suas famílias, que acompanham de perto o modo de vida conturbado dos seus entes.

Born to be wild/ We can climb so high/ I never wanna die/ Born to be wild/ Born to be wild.

Nascido Para Ser Selvagem/ Deixe seu motor funcionando/ Pegue a estrada/ Em busca de aventura/
 Em tudo o que aparecer em nosso caminho/ Sim, querida/ Vou fazer acontecer/ Abrace o mundo com amor/
 Dispare todas as suas armas ao mesmo tempo/ E exploda espaço afora/ Como um verdadeiro filho da natureza/
 Nós nascemos/ Nascemos para ser selvagens/ Podemos escalar tão alto/ Eu nunca quero morrer/ Nascido para ser
 selvagem/ Nascido para ser selvagem.



Figura 9: O “motoqueiro” Jax mostra suas costas tatuadas com o brasão do clube
Fonte: Seriado Sons of Anarchy

Assistindo ao seriado, podemos observar a reprodução pelo moto clube *Sons of Anarchy* de traços culturais de uma tradição iniciada com os clubes formados após a Segunda Guerra Mundial pelos veteranos²⁴ nos Estados Unidos. Evidencia-se, por exemplo, a importância do uso do brasão do clube pelos membros, intitulado-se, portanto, moto clubes de *patch*²⁵. De acordo com Alford e Ferriss (2007), o *patch* trata-se da posse mais importante do membro de um clube e qualquer tentativa de privá-lo de seu uso pode ser recebida com uma agressiva hostilidade. “Os membros que desonrem o clube devem devolver o *patch* e, outros símbolos de pertença, como tatuagens, são apagados” (ALFORD; FERRIS, 2007, p.87, tradução nossa²⁶). Ainda segundo Alford e Ferriss (2007, p.87), o nome do clube fica em cima do colete, num *patch* semicircular. Embaixo, fica o nome da cidade onde se localiza o moto

²⁴ Ver <http://www.corsariosmc.com/novo/artigo.php?i=31>. Acesso às 11h45 de 23 de outubro de 2014. O que se conhece e parece ser aceito enquanto “história oficial” sobre a criação de alguns dos primeiros clubes afirma que, com o final da Segunda Guerra Mundial, membros das forças armadas estadunidenses pareciam não se adaptar a uma sociedade sem aquela adrenalina vivenciada por eles nos campos de batalha. Então, depois de tanto tempo vivendo no limite e, ao mesmo tempo, querendo desfrutar ao máximo a liberdade e o próprio fato de estarem vivos de volta ao seu país, aos poucos foram se reunindo e encontraram na motocicleta o meio para satisfazer seu estilo de vida ideal. As motocicletas estavam baratas, vendidas como excesso de material nos leilões militares (...). Os membros usavam suéteres do clube e rodavam juntos nos finais de semana. Lentamente, formalizaram os escudos e as cores que passaram a defender sua honra, adaptando a hierarquia militar em uma estrutura de irmandade (...). Alguns clubes pré-existentes se readaptaram facilmente a esta nova filosofia, outros simplesmente desapareceram.

²⁵ A palavra *patch* vem do inglês e significa, literalmente, “remendo” ou “retalho”. Os *patches* são emblemas, normalmente circulares ou retangulares, afixados nos coletes dos motociclistas, comportando algum símbolo. Os *patches* identificam o clube, estampando seu brasão. Já sua versão em miniatura, os *mini-patches*, podem comportar o nome do motociclista, tipo sanguíneo e a cidade sede do clube. Quando nos referimos ao retalho de tecido com a estampa do próprio brasão, chamamos de brasão *patch*. No Nordeste e, em especial, no Recife, muitos costumam chamar de “PET” pelo sotaque.

²⁶ Members who disgrace the club in any way are required to return the patch to the club, and any other symbols of belonging, such as tattoos, are obliterated (ALFORD; FERRIS, 2007, p.87).

clube. No meio, o brasão, empregando imagens agressivas, como cabeças de mortos, espadas e facas.

Na vida real, um dos mais antigos clubes de *patch* do mundo é o *Hell's Angels*, fundado em 1948, na Califórnia, formado por veteranos de guerra. Declarando-se enquanto grupo *Um por Cento* (1%), que “não se encaixam e não se importam”, de acordo com Thompson (1995), os *Angels* também usavam o emblema com o número “13” no colete, indicando uso de maconha, pois o número representa a posição da letra “m” no alfabeto. O grupo foi acompanhado pelo jornalista Hunter Thompson, que escreveu o livro: “*Hell's Angels: a Strange and a Terrible Saga*”, em 1966. Elogiada pelo *The New York Times Book Review*, sua obra foi considerada “Uma visão de perto de um mundo onde a maioria de nós nunca ousaria entrar” (THOMPSON, 1995, p.4, tradução nossa²⁷).

Em busca de estabelecer uma imagem de respeitabilidade, a *American Motorcyclist Association* (AMA)²⁸, fundada em 1924, nos Estados Unidos, com a finalidade de promover e proteger o estilo de vida do motociclismo, declarou que “Eles [os *Hell's Angels*] estariam condenados se pilotassem cavalos, mulas, pranchas de *surf*, bicicletas ou *skates*. Lamentavelmente, escolheram motocicletas” (THOMPSON, 1995, p.7, tradução nossa²⁹). Nesse sentido, devemos chamar a atenção para a origem do termo “fora da lei”, pois *outlaw* não derivava, originalmente, de clubes praticantes de atividades ilegais, mas se referia a indivíduos não integrantes da AMA, que seria uma espécie de associação oficial (ALFORD; FERRIS, 2007, p.85).

Com a proliferação dos clubes, desenvolveu-se também sua organização interna. Segundo Alford e Ferriss (2007), os principais cargos consistiam em presidente, vice-presidente, tesoureiro, diretoria e, no caso de viagens de grupo, um capitão, cujo trabalho era assegurar a segurança do clube, ordem e proteção na estrada. Os clubes também produziam um estatuto e estabeleciam regras de governança, guiando a conduta dos membros. Podia-se, ainda, estabelecer o tipo de motocicleta aceita, o pagamento de taxas, o atendimento a certo número de encontros por ano e a participação nas atividades do clube, além de punições para membros que falhavam e regras para se tornar membro, que incluíam um período probatório para os “prósperos”. Dessa forma, para se tornar parte do grupo, assumia-se que o clube era o foco central da vida. Segundo Alford e Ferriss (2007, p.84), havia o senso “mosqueteiro” de “brodagem”, assumindo-se que o ataque a um deles era o ataque a todos. A noção de uma

²⁷ A close view of a world most of us would never dare encounter (THOMPSON, 1995, p.4, tradução nossa).

²⁸ Ver <http://www.americanmotorcyclist.com/>. Acesso às 19h40 de 2 de agosto de 2014.

²⁹ They'd be condemned if they rode horses, mules, surfboards, bicycles or skateboards. Regretfully, they picked motorcycles (THOMPSON, 1995, p.7, tradução nossa).

hierarquia rígida e organizada evoca o passado militar da maior parte dos membros.

Sobre a presença das mulheres nos clubes de *patch*, os autores afirmam: “Enquanto seja impossível generalizar sobre as atitudes dos clubes de *patch* em direção às mulheres – alguns membros dos *Hell’s Angels* tinham mulheres como membros durante os anos 50 – podemos dizer que, em geral, as mulheres estão subordinadas, se não como servas nesses clubes” (ALFORD; FERRIS, 2007, p.88, tradução nossa³⁰). Assim sendo, os clubes de *patch* influenciaram motociclistas em todo o mundo a fundarem outros clubes com estrutura e *performance* similares. Apresentando alguma razão para atuar no sentido de transmitir a impressão que lhes interessa transmitir (GOFFMAN, 2002, pp. 13-14), os “motoqueiros” desenvolveram-se dentro de uma imagem internacional de rebelião social e autodefinição e foram estigmatizados - algumas vezes, injustamente. Por fim, confirmam Alford e Ferriss (2007), “de fato, o jovem rapaz lituano rodando a cidade de Vilnius [capital da República da Lituânia] em sua *Harley*, mostrando suas tatuagens, obscuridades e expressão hostil nunca foi para a América ou conheceu um *Hell’s Angels* na sua vida. O que ele fez veio dos filmes” (ALFORD; FERRISS, 2007, p.89, tradução nossa).

1.4. As particularidades dos motociclistas no Recife

Vivemos em um mundo de diásporas, de fluxos transnacionais e movimentos em massa de populações e, então, milhares de sonhos culturais em cenários urbanos e rurais são semelhantes (GUPTA; FERGUNSON, 2000, p.35). Assim, percebemos que entrando em contato com meios de comunicação de massa, como os mencionados no tópico anterior, os motociclistas aprendem e reproduzem determinadas *performances*. Porém, não podemos perder de vista que essa *performance* ganha nova roupagem quando nossos “sujeitos” inserem-se em outra cultura, manifesta em momento histórico diferente. Portanto, no Recife, os motociclistas participam de uma manifestação cultural diferente daquela que lhe deu início³¹, em muitos casos, cheia de violência e estereótipos. Nesse sentido, quais seriam as peculiaridades que tornam o motociclismo local distinto da mesma prática realizada em outras partes do mundo ou disseminada nas mídias? Durante as pesquisas de campo, foram observados dois traços: 1) o cunho pacífico 2) a expressão da brincadeira.

³⁰ While it’s impossible to generalize about patch club members’ attitudes toward women - Some Hell’s Angels chapters had women as members during the 1950s - we can generally say that women are subordinates, if not functioning servants, in these clubs (ALFORD; FERRIS, 2007, p.88, tradução nossa).

³¹ Os motociclistas brasileiros imitam, na verdade, os *lawfuls* americanos (os motociclistas “legais”), e não os *outlaws*.

Sabemos que estereótipos de foras da lei costumam ser atribuídos aos motociclistas, pois, segundo Alford e Ferriss (2007, p.70), na percepção popular, os motociclistas não são cidadãos “camaradas” que apenas aderem a um clube em busca de uma comunidade, mas seriam desviantes (ALFORD; FERRISS, 2007, p. 70). Porém, no Recife, o **cunho pacífico** do motociclismo representa um antagonismo a esse pensamento. Na verdade, o motociclismo estimula amizades e estreita os laços com a própria família sanguínea, que passa mais tempo reunida. Nos encontros e festas promovidos, comumente muitos casais se fazem presentes (normalmente, os homens são motociclistas e, as companheiras, as garupas), além de crianças e idosos também encontrarem seu devido espaço (Figura 10). Trata-se, portanto, de eventos que trazem as famílias para um convívio mais intenso e contínuo. De acordo com Walker (2000), a própria família torna-se responsável, muitas vezes, em atrair os jovens rapazes para pilotar com os mais velhos (WALKER, 2000, p.14). O viés pacífico do motociclismo pode ser observado também porque os eventos, em regra, são abertos para visitantes, que podem conferi-los pessoalmente. Assim, o motociclismo no Recife não apresenta conotação voltada para formação de *gangs* de roubos, estupros ou atos ilícitos, como outrora os “motoqueiros” foram estigmatizados.



Figura 10: Roberto e Júlia do Cães de Guerra / Margarida, do Lendas do Falcão, com sua neta Iara
 Fonte: acervo da pesquisadora

A **expressão da brincadeira** também representa uma característica do nosso motociclismo, positivando os laços de sociabilidade entre os membros (RADCLIFFE-BROWN, 1973, p.134). Esse tom de descontração pode ser percebido em duas circunstâncias: 1) no discurso dos motociclistas 2) pela própria maneira com que se manifestam visualmente.

No primeiro caso, percebemos que a brincadeira trata-se de uma prática e uma categoria nativa entre os motociclistas, frisando o prazer de estarem juntos. O tom de brincadeira no discurso dos motociclistas também pode ser percebido em manifestações a respeito do próprio motociclismo e dos processos vivenciados pelos motociclistas, como quando o presidente do Moto Clube Filho dos Ventos, Alexandre Vovô, revelou que a sede do seu clube se chamava “Buraco do Saddam”. Segundo ele, “trata-se do refúgio dos motociclistas”. Esse clima de descontração e “graça” se reforça pelas constantes fotografias que são tiradas: tudo parece ser motivo para registrar os momentos de interação, divulgadas nas Redes Sociais.

As brincadeiras também se aproximam de outro gênero: a narração de anedotas. A prática do motociclismo cria condições para que os motociclistas vivenciem diversas histórias inusitadas e engraçadas, que podem ser compartilhadas na interação com a comunidade. Uma dessas passagens foi contada pelo presidente do Moto Clube Filho dos Ventos, Alexandre Vovô, durante a pesquisa de campo, que revelou onde dormia quando pegava a estrada:

Dormir em motel é mais barato do que hotel, então eu e o Bofe [um amigo de vovô] fomos (...). Foi quando na entrada do motel umas “veias” ficaram olhando desconfiadas, porque tava eu e o Bofe juntos. Acho que pensaram: dois velhos sem vergonha (...). A gente queria mesmo um lugar pra dormir, mas aí eu aproveitei pra brincar e, no final, eu perguntei pro Bofe: - Foi bom pra você? (Alexandre Vovô, presidente do Moto Clube Filho dos Ventos).

No segundo caso, percebemos que a brincadeira se manifesta também no visual dos motociclistas. Enquanto que os filmes traçam um perfil relacional entre um tipo específico de motociclista com os estilos de roupas e de motocicleta pelas quais eles optam, nossos “sujeitos” em estudo inserem-se num contexto em que há a predominância de mistura de estilos. Sobre o tema, o membro do Moto Clube Brasil Caveira, Erick Britto, comentou:

Lá [Estados Unidos] Jasper é Jasper e estradeiro é estradeiro. Jaspeiros são a galera que têm motos esportivas de alta cilindrada, se vestem colorido e com macacões. Os estradeiros são a galera tradicional, com motos de alta *performance*, com intuito de viajar. Não gosta de bagunça e curte pouca adrenalina. Aqui temos um estilo mais mesclado. Você vê Jasper usando couro e estradeiro andando de macacão e as regras de aceitação são bem diferentes (Erick Britto, membro do Moto Clube Brasil Caveira).

Os motociclistas no Recife ainda se caracterizam pela “questão do engraçado” (Figura 11), segundo Britto, pois eles fazem uso de “um colete todo enfeitado, bermuda, colar de caveira, pulseira, relógio. Ainda aparece gente com jeans rosa, marrom, azul, camisa de

oncinha. Tipo, mudança de cultura total”, colocou. Além disso, conforme visto em muitos filmes, como os já apontados acima, o *Rock n’Roll* mostra-se como ritmo preferido. Porém, no Recife, apesar de esse gosto permanecer, percebemos muitos motociclistas apreciadores também de forró e brega. Essa sensação de maior informalidade também pode ser desencadeada pelo uso do colete sem manga pelos motociclistas, motivada devido ao calor, segundo o diretor de comunicação do Twister Moto Clube, Maxwell Fonseca.



Figura 11: Cachorrão e Fernando do Comando do Asfalto
Fonte: arquivo pessoal e acervo da pesquisadora

Por outro lado, nem todos os clubes são assim. Esse perfil retratado por Britto reflete uma parcela significativa dos motociclistas, mas existem também os clubes cujos membros seguem uma *performance* mais peculiar. No cenário local, podemos encontrar clubes como o Abutre's (Figura 12), de estilo mais reservado, com a cor negra predominando sua identidade visual. O presidente do Abutre's no Nordeste, Shrek, alegou que, na América latina, os clubes *Um por Cento* (1 %) não seguem uma linha de criminalidade. Apesar desse relato, não deixa de ser um clube misterioso, motivo de diversas especulações por parte de outros motociclistas. No entanto, se alguém insistir em pensar “mal” deles, os Abutre's, que são apadrinhados pelo Clube estadunidense *Outlaws*, afirmam simplesmente “não se importar”.



Figura 12: Membros do Abutre's Moto Clube cruzam os braços para foto
Fonte: acervo da pesquisadora

Por fim, o diretor de comunicação do Twister Moto Clube, Maxwell Fonseca, alertou que o motociclista deve ter “bom senso” ao “importar” elementos culturais e, especialmente, ideias de seriados, pois, se “10% dos moto clubes brasileiros forem se basear, por exemplo, no *Sons of Anarchy* para encontrar identidade e sustentabilidade, teríamos um caos instaurado”, afirmou, mencionando a criminalidade e violência da ficção. “Acho que ‘importamos’ com certo critério, evitando copiar maus exemplos no motociclismo local. Eu diria que há um amadurecimento na consciência do que não dá certo em nosso território/região/país, pela boa prática e respeito à ordem”, ensinou.

1.5. Problematicando o “sujeito” em estudo

No Recife, costumam transitar tipos “especiais” de motociclistas. Não são, portanto, aquelas pessoas que usam a moto “exclusivamente” como um meio de transporte, ou de ganhar a vida (mototaxistas e *motoboys*). Trata-se, na realidade, de pessoas que nutrem um sentimento especial e afetivo pela moto e, ao encontrarem nela um ponto de partida, propõem-se a se reunir em clubes de motos ou moto clubes, inserindo-se dentro de uma comunidade mais ampla de relações. Nesses espaços sociais, uma das maiores problemáticas enfrentadas pelos motociclistas consiste em se diferenciarem dos chamados “motoqueiros”. Então, aderindo a certos comportamentos e se apropriando de determinados símbolos, eles seguem na busca de se reafirmarem enquanto um grupo distinto.

Já dizia Weber (2002) não ser verdade que a participação em qualidades comuns, em situações comuns e comportamentos semelhantes implique, necessariamente, na existência de uma comunidade (WEBER, 2002, p.73). Então, em nosso contexto, significa dizer que pessoas pura e simplesmente “rodando de moto” não podem ser encaradas da mesma forma. Segundo o presidente do Órion Moto Grupo, Zózimo Costa, “motoqueiros” e “motociclistas” representam conceitos diferentes, apesar de terem em comum o uso da motocicleta. “Os ‘motoqueiros’ andam por cima da calçada, não usam capacete, andam com o combustível na reserva, andam de sandália e avançam sinal”, explicou o motociclista, completando que um *mototaxista* ou entregador de pizza podem também ser considerados motociclistas, a depender de sua conduta no trânsito³². Nesse sentido, os motociclistas também condenam a realização de corridas na cidade e nas estradas. Caso comportem-se de encontro a essa perspectiva, incorrem no risco de serem expulsos do clube, especialmente se estiverem usando o brasão.

Por assumirem a negatividade que a palavra denota, os motociclistas exercem uma exigência moral sobre os “outros”, obrigando-os a valorizá-los e a tratá-los de acordo com o que as pessoas de seu “tipo” têm o direito de esperar (GOFFMAN, 2002, p.21), recusando a nomenclatura “motoqueiros”. Segundo o conselheiro de administração nacional do Moto Clube Bodes do Asfalto, Ailton Cezar, a sociedade discrimina os que gostam de moto, porque pela própria cultura brasileira todo motociclista é bandido e irresponsável, sendo o “mote que a mídia faz dos motociclistas de uma forma geral”, desabafou. Portanto, reunidos inicialmente pela paixão em comum - a motocicleta - as redes de sociabilidades entre os motociclistas também são tecidas em virtude do combate ao preconceito sofrido, desenvolvendo uma ideologia. Para Geertz (2008, p.115), a ideologia trata-se de relacionar os desejos entre as “coisas” como são e as “coisas” como se gostaria que fossem, sendo a explicação da solidariedade o poder da ideologia de unir um grupo ou classe social. Para o autor,

(...) além de serem projeções de medos não reconhecidos, disfarces de motivos ulteriores, expressões fictícias da solidariedade de grupo, as ideologias também representam mapas de uma realidade social problemática e matriz para a criação da consciência coletiva (GEERTZ, 2008, pp.125-126).

Porém, essa dicotomia “motociclistas” *versus* “motoqueiros” ao mesmo tempo me colocou a pensar sobre a falibilidade inata do ser humano e se o direito ao cometimento de erros também não poderia alcançar os motociclistas, sem destoar sua identidade. Será que cometer um erro na estrada ou no trânsito apaga toda sua memória positiva? (VELHO, 2009,

³² Nesse sentido, o membro do Moto Clube Lendas do Falcão, Shrek, lembra que muitas dessas pessoas precisam adotar certo comportamento no trânsito porque ganham com a produtividade, conduzidas pelo “sistema”.

p.15). Será que um “estar” motociclista não responderia melhor ao que somos todos os seres humanos: sujeitos a dificuldades, angústias e incertezas, passivos de uma identidade que se mostra dinâmica, em processo? (KEMP, 2002, p.65). Em depoimento, determinada motociclista assumiu: “não posso dizer que em nenhum momento nunca cometemos um erro sequer”. Nesse sentido, Velho (2009) afirma que se costuma ocultar ou mesmo negar esse fato [o suposto “erro”], pois poderia desencadear na dissolução ou diluição da identidade individual e, também, do grupo (VELHO, 2009, p.15). Ademais, os motociclistas tampouco devem ser chamados de “motoclubistas”³³. De acordo com o diretor de comunicação do Twister Moto Clube, Maxwell Fonseca, em linhas gerais, ninguém defende o motoclubismo. “Muitos nem saberiam dizer o que é isso (...). Você verá que, predominantemente, vão se preocupar só com a desambiguação ‘motoqueiro’ e ‘motociclista’”, frisou.

Considerando toda a problemática em torno da dicotomia entre os conceitos de “motociclistas” e “motoqueiros”, percebemos que os motociclistas poderão se distinguir por meio da adoção de certas práticas. Além daquelas referentes ao discurso do “bom” comportamento no trânsito e nas estradas³⁴, eles possivelmente se sobressaem pela adesão a valores e costumes a serem seguidos no espaço social dos clubes, aspectos não compartilhados pelos “motoqueiros”. Não podemos perder de vista, ainda, que a comunidade experienciada pelos motociclistas pode ser atingida por conflitos específicos, decorrentes do próprio movimento no qual se inserem. Portanto, buscamos soluções para três hipóteses nesta dissertação: 1) Os motociclistas compõem uma “tribo” e inserem-se num contexto de comunidade afetiva 2) Existem “unidades funcionais” que contribuem para a continuidade da estrutura dos clubes de moto 3) Os motociclistas enquanto atores dos espaços sociais dos clubes de moto estão suscetíveis a problemáticas próprias.

Dessa forma, damos início ao *capítulo II* deste trabalho, questionando-nos quais seriam os instrumentos simbólicos e sociais utilizados pelos motociclistas, diferenciando-os dos próprios “motoqueiros” e de outras “tribos urbanas” existentes na cidade, contribuindo para a perpetuação da estrutura dos clubes.

³³ O termo motoclubista é tão pouco conhecido que, fazendo buscas na internet, encontramos apenas 1.600 resultados, ao passo que a busca por motoqueiro foi contemplada com 1.330.000 respostas. Por seu turno, o termo motociclista encontrou 5.970.000 respostas (levantamentos feitos às 03h07 de 19 de julho de 2014).

CAPÍTULO II - COESÃO E PERMANÊNCIA NOS CLUBES DE MOTO

Utilizando alguns mecanismos simbólicos, talvez até de forma inconsciente, os motociclistas preservam a estrutura em que manifestam suas relações sociais (RADCLIFFE-BROWN, 1973, p.220-221). Isso significa dizer que esse todo maior estrutural criado a partir das relações entre moto clubes com outros clubes, bem como de motociclistas com outros motociclistas, torna-se possível porque existem “unidades funcionais” atuando para a sua ordenação, sobrevivência e perpetuação, subdividindo-se basicamente em duas perspectivas: 1) quanto ao poder instituído e 2) quanto aos elementos de *performance* dos membros.

No primeiro caso, são “unidades funcionais” as que contribuem para *aconselhar*, *orientar* ou *impor* aos membros dos clubes de moto um comportamento. Alguns desses elementos existentes, sustentando a estrutura do motociclismo, são:

- a) *Estatuto do clube e o registro em cartório*
- b) *Regras tácitas*
- c) *Constituição de hierarquias*
- d) *Influência do Moto Clube ou motociclista padrinho (madrinha).*

No segundo caso, instrumentos simbólicos são criados a partir da *performance* dos próprios membros, surgindo pela interação entre os motociclistas de um mesmo grupo ou entre grupos diferentes, alguns dos quais são:

- a) *Promoção de festas e encontros*
- b) *Entrega de bottons, adesivos, troféus, bordados e premiações*
- c) *Simbologias do brasão*
- d) *Batizados de novos membros*
- e) *A moto em cena*
- f) *Outras simbologias.*

2.1. Organização quanto ao poder instituído

2.1.1. Estatuto do clube e registro em cartório

Em regra, os moto clubes costumam ter um estatuto, que estabelece regramentos internos para no momento oportuno fazer com que sejam seguidos, definindo situações sociais e estabelecendo ações como certas e proibindo outras como erradas. Dessa maneira, segundo Firth (1974, p.50), o estatuto deixa transparente os direitos e deveres dos membros, o que contribui para a perpetuação e continuidade do grupo. No entanto, há moto clubes que não possuem um estatuto na forma escrita. Em alguns casos, os estatutos são registrados em cartório e, em outros, os estatutos são apenas orais, com as regras decididas pelos próprios membros nos momentos de necessidade.

Quando se opta por fazer um estatuto, existem basicamente dois momentos possíveis para sua constituição. No primeiro, o estatuto já está pronto para o registro do moto clube no cartório ou, pelo menos, consta na ata a data limite para estar pronto. No segundo, há clubes que criam seu estatuto depois que os membros já “estão rodando juntos”, muitas vezes, anos depois. Segundo o conselheiro de administração nacional e do Moto Clube Bodes do Asfalto, Ailton Cezar, o moto clube do qual faz parte funciona como um condomínio. Primeiramente, há uma assembleia, de onde sai uma ata de reunião, constando a vontade dos participantes e a assunção da responsabilidade. Após a ida ao cartório para registrar a ata, dá-se entrada na junta comercial, gerando o número do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ).

Por fim, explica o motociclista, abre-se uma conta no banco. Então, o moto clube começa a existir. “Pode registrar como uma ONG, podendo receber donativos e subsídios do governo, como os sindicatos”, explicou, afirmando que o estatuto tem que estar pronto para o registro em cartório. “A lei faculta a entrega posterior do estatuto desde que conste em ata a data limite para estar pronto. Além disso, cada alteração deve ser feita através de uma assembleia por votação. Assim, registra novamente e pede substituição na Junta”, completou. No entanto, existem moto clubes como o Enigma, que não possuem um estatuto. Segundo o presidente, Fábio Ferreira, o “clube ainda não deu esse passo”, mas já foi registrado na Revista Moto Clubes, “uma grande porta de entrada para o motociclismo”. As decisões, de acordo com Ferreira, são tomadas pelos próprios membros.

Para aqueles moto clubes registrados em cartório, uma das vantagens consiste em

resguardá-los de plágio. Segundo a presidente do Moto Clube Mulheres na Estrada, Camilla Vasquez, já ocorreu de um moto clube de Campina Grande, na Paraíba, usar indevidamente seu brasão. “Brasão é coisa muito séria. Tem que ter um respeito enorme”, externou a motociclista. Portanto, percebemos que as regras sociais, materializadas no estatuto, são o reflexo da criação de grupos sociais específicos que, ao lidarem com problemas referentes ao seu meio ambiente, história e tradições pessoais, evoluem no sentido de constituição de diferentes conjuntos normativos. Assim, a grande contribuição de existir de um estatuto sustenta-se porque regras informais poderiam sucumbir por falta de cumprimento, fazendo-se, portanto, necessária imposição.

Depois de realizar o levantamento dos estatutos de alguns clubes, percebe-se a recorrência de alguns tópicos, o que inclui especialmente os procedimentos de filiação ao clube, situações de permanência e exclusão de membros (inclusive os estágios de punição e a forma de serem executados), além de enumerar os cargos hierárquicos existentes, estabelecer o tema do clube se houver, apresentar as características que um aspirante deve ter para se tornar membro e dispor sobre pagamento de cotas/mensalidades.

2.1.2. Regras tácitas

Diferentemente dos estatutos, que registram verbalmente os direitos e deveres dos membros, além das regras a serem seguidas, existem costumes no “meio” motociclístico que funcionam como regras “tácitas” ou “silenciosas”. Elas não estão escritas em lugar algum, mas são de conhecimento coletivo por praticamente todos os motociclistas, devendo ser observadas a fim de se evitarem conflitos. Durante a pesquisa de campo, observou-se principalmente dois desses casos: a necessidade de a “companheira” usar um colete de identificação e a “exclusão” de motociclistas que aparecem no “meio” motociclístico com outras mulheres, sem a companheira “oficial”.

No primeiro caso, o motociclista que deixa sua companheira sozinha, sem a identificação do brasão do clube no colete, não pode se queixar caso ela seja “paquerada” por outro motociclista. É de conhecimento coletivo que mulher com o *patch* pode ser mãe, esposa, irmã ou amiga de um amigo de outro moto clube, portanto, não se pode chegar diretamente nela e, se fizer, deve ser com cautela. Ao contrário, se ela estiver sem colete nem brasão, subentende-se que ela não pertence a nenhum moto clube. “Presenciei uma briga de um cara com outro porque tava dando em cima da mulher dele, mas colete é que nem aliança, ele não

pode reclamar”, revelou uma motociclista. Assim, quando se burla essa regra, mesmo que ela não esteja escrita, parte-se do pressuposto da aceitação dos valores consagrados pelo grupo que faz o julgamento.

No segundo caso, outro costume reconhecido pelos motociclistas está no que Margarida Falcão, do Moto Clube Lendas do Falcão, explicou. Segundo ela, 90% dos motociclistas são casados³⁵, têm namoradas ou noivas, com quem viajam e levam na garupa das motos. Mas, quando são vistos sem estarem com elas, mas com outra pessoa, são “totalmente excluídos³⁶ na mesma hora e acabam sendo descobertos, especialmente com as redes sociais e fotografias”, colocou. Assim, percebe-se o aparente consenso decorrente da ocultação dos desejos de cada participante por trás de afirmações que apoiam valores aos quais todos os presentes se sentem obrigados a aderir.

2.1.3. Constituição de hierarquias

Aqui dentro temos que ter muita hierarquia e disciplina, senão não conseguimos controlar um grupo de cinco mil homens ou mais, de cabeças das mais variadas possíveis. Temos que ter uma hierarquia quase militar ou até pior, porque estamos lidando com civis (Roberto Cortez, administrador-financeiro do Abutre's Moto Clube).

Referindo-se ao quantitativo de membros no país do moto clube ao qual pertence, o motociclista Roberto Cortez, do Abutre's, sugeriu com o depoimento acima que a existência de cargos representa um mecanismo para reger o comportamento e traçar as diretrizes de um grupo de indivíduos dentro de uma comunidade de membros. A hierarquia de uma sociedade, para Dumont (2008), consiste na ordenação dos grupos em posições relativamente superiores e inferiores umas às outras (DUMONT, 2008, p.69), além de servir enquanto princípio de gradação dos elementos de um conjunto em relação ao conjunto (DUMONT, 2008, p.118). Acreditando existir alguma “verdade” para o uso e a oportunidade das hierarquias, Dumont pensa que devemos investigar a ideologia que as revestem.

³⁵ Esses “90%” não são dados oficiais, mas se trata da fala da entrevistada.

³⁶ Exclusão, nesse sentido, não se refere a nenhum procedimento formal de retirada do motociclista do convívio com os demais, porém ele fica “queimado”, sendo visto como alguém de má reputação e pouco confiável.

Para o senso comum moderno, a hierarquia é uma escala de ordem em que as instâncias inferiores estão, em sucessão regular, englobadas nas superiores. A hierarquia militar, construção artificial de subordinação progressiva do comandante-em-chefe ao soldado, pode servir como exemplo típico. Tratar-se-ia, então, de uma autoridade sistematicamente graduada (DUMONT, 2008, p.117).

No entanto, apesar de a consciência hierárquica denotar certa segregação entre pessoas, no contexto dos clubes de moto não seria correto considerar que os motociclistas com cargos de prestígio deixam de pertencer àquela comunidade inteira de pessoas. Significa dizer que eles se relacionam com os demais de uma forma tão próxima quanto não haja comprometimento na execução de suas obrigações decorrentes do seu nível hierárquico. Assim, em regra, traçando um paralelo com os ensinamentos de Turner (1974, pp.128-129), os motociclistas demonstram isso rindo uns com os outros, respeitando os direitos mútuos, saudando amavelmente a todos.

Essa flexibilidade no trato com o “outro” hierarquicamente “inferior” pode ser corroborada pelo próprio fato de os cargos poderem passar a outro membro, devido ao fim de um mandato, pela renúncia ou uma punição. Com isso, diferentemente das castas indianas, contexto de estudo de Dumont, nas quais já se nasce predestinado, a hierarquia dentro dos moto clubes pode ser considerada mutável, cujo posto máximo costuma estar na figura do presidente ou do presidente fundador. Pode ser considerada maleável porque os membros têm a expectativa de assumir postos maiores dentro do grupo, de acordo com a necessidade do clube, da existência da vaga, das aspirações do próprio membro e da concordância dos demais. Analisando o sistema hierárquico de alguns clubes, percebe-se que as funções dos cargos são mais ou menos as mesmas, variando mais na nomenclatura. Portanto, se em um moto clube existe a figura do gestor financeiro, em outro pode haver o tesoureiro.

Em regra, os moto clubes apresentam os seguintes cargos: presidente fundador, presidente, vice-presidente, diretor financeiro, diretor disciplinar e diretor de comunicações. A existência de cargos nos moto clubes enseja a idealização dos estratos superiores e certa aspiração, por parte dos que ocupam posições inferiores, de ascender às mais elevadas. Nesse sentido, vale relembrar o caso de um motociclista que, insistentemente, lutava perante o grupo para adquirir a função de tesoureiro. Suspeitava-se, no entanto, que sua intenção era mesmo a de se exhibir com o cargo, cujo nome seria estampado no colete. Então, decidiu-se dar a ele o cargo, porém as regras seriam mudadas e seu nome não seria mais afixado. No fim, o

motociclista rejeitou a função, o que deixou clara sua verdadeira intencionalidade. Dessa forma, a importância da hierarquização consiste na organização do grupo, especialmente aqueles com muitos membros, cujos interesses poderiam se chocar e entrar em confronto.

Porém, existem casos em que os membros não possuem um cargo, mas *status*. No Abutre's Moto Clube, um "Nômade" trata-se de um motociclista que alcançou o último grau na escala hierárquica no clube, podendo, inclusive, colaborar com a presidência quando solicitado. Dentro da perspectiva de *status*, alguns motociclistas podem possuir um papel de liderança e influência em relação a outros moto clubes também. Dessa maneira, Goffman (2002) afirma que ocupantes possuem *status* que não estão, evidentemente, sujeitos a uma ratificação formal. "A pretensão de ser um advogado formado pode ser estabelecida como válida ou não, mas a de ser amigo, crente verdadeiro ou amante da música só pode ser mais ou menos confirmada ou desmentida" (GOFFMAN, 2002, p.62).

Nesse sentido, possuem representatividade o casal de marido e esposa Moisés e Cristina Sobral (Figura 13), membros do Moto Clube Ouriços do Asfalto, conhecidos no "meio" como missionários. "Somos procurados pelas pessoas para dar uma palavra de conforto quando precisam. É uma grande responsabilidade. Mas, costumo dizer: se sua vida é um trânsito, deixe que o guarda seja Cristo", clamou Cristina. Nesse ensejo, Dumont (2008) afirma que, numa aldeia, membros de um grupo podem pedir ao "notável" da casta dominante para arbitrar um litígio, sendo-lhe reconhecida a sua autoridade enquanto árbitro ou juiz. "Passamos, aqui, do poder à autoridade" (DUMONT, 2008, p.225).



Figura 13: Cristina aponta o dedo em direção a Deus
Fonte: acervo da pesquisadora

No motociclismo, outro moto clube se destaca pelo seu poder de influenciar outros motociclistas. O presidente no Nordeste do Abutre' s Moto Clube, Shrek, revelou que, em muitos casos, eles são considerados os “juízes” dos moto clubes. “Qualquer problema ligam pra gente. Teve um evento que chegou um cara trazendo outro que estaria roubando a barraca de alguém, dizendo olha aqui ó, tava roubando. Eles procuram na gente essa atitude, essa força”, frisou. Além dessas considerações, outra observação a ser feita trata-se de que os detentores de cargos privilegiados nos clubes de motos nem sempre gozam dos mesmos privilégios no dia a dia da vida social fora do mundo motociclístico. Enquanto alguém seja o presidente de um moto clube, detentor de diversas benesses naquele contexto, pode ser simultaneamente uma pessoa de baixa renda, sem prestígio econômico ou social na vida cotidiana. No entanto, quando aquela pessoa traz do seu cotidiano um *status* prévio, sua relação com o “meio” motociclístico também responde a esse estímulo. Foi observado no campo, por exemplo, que um motociclista de certo moto clube não era chamado pelo seu primeiro nome, mas pelo termo “doutor”, devido ao seu ofício de médico, sobrepondo-se, portanto, o *status* da vida social sobre aquele derivado do motociclismo.

Por fim, a hierarquia também se manifesta nas desconcentrações administrativas de

um mesmo moto clube em cidades diferentes, chamadas facções³⁷ ou subsedes. Em Pernambuco, por exemplo, existem os Abutre's facção Recife, Petrolina e Caruaru. Semanticamente, uma facção poderia ser compreendida como um grupo, pertencente ao todo maior, mas que se caracteriza por pertencer a um espaço geográfico específico. Nesse contexto, portanto, a concepção de hierarquia entre facções aflora no sentido de que comumente todas respondem à sede, normalmente na capital do Estado, e os Estados respondem nacionalmente. Lembrando que nem todo moto clube possui facções, pois muitos representam sua própria sede.

2.1.4. Moto clubes e motociclistas padrinhos (madrinhas)

Os moto clubes e motociclistas podem possuir padrinhos e madrinhas, representados na figura de outros motociclistas e moto clubes. Em regra, os padrinhos são integrantes de um moto clube que indicam um novo membro, adquirindo o compromisso de conversar com o membro indicado, ajudando-o de diversas formas. Ao mesmo tempo, o padrinho e a madrinha se responsabilizam pelas ações do motociclista que apontaram. “Se acontecer qualquer coisa, eu vou cobrar do padrinho. Eu vou dizer: você trouxe essa pessoa e sabe como aqui funciona”, contou Shrek, presidente do Abutre's Moto Clube no Nordeste.

Por outro lado, existem moto clubes que, além de possuírem os padrinhos que indicaram os membros para entrar no grupo, também elegem motociclistas para apadrinhar os membros durante a cerimônia do “batizado”, entregando-lhes o colete com o *patch*, e adquirindo a responsabilidade de acompanhá-los e orientá-los. No caso dos “batizados”, os padrinhos e madrinhas não precisam, necessariamente, pertencer ao mesmo moto clube do membro batizado. Assim sendo, eles costumam ser motociclistas mais experientes do que aqueles apadrinhados.

Por fim, frise-se que os próprios moto clubes também podem possuir cada qual um outro moto clube ou motociclista padrinho. No caso do Abutre's Moto Clube, por se tratar de um clube *Um por Cento* (1%), precisa ser apadrinhado por outro *Um Por Cento* (1%), sendo esse papel conferido ao Moto Clube *Outlaws*, dos Estados Unidos. “Eles vieram pra cá e viram o nosso perfil de ser: não seguimos aquela regra da sociedade de que o cara ter que ser

³⁷ O presidente do Moto Clube Comando do Asfalto, Rothschildy André, conhecido como Rock, afirma haver uma tendência a abolir esse termo “facção” e substituí-lo pelo nome “grupo”, pois o termo remete ao imaginário de *gangs* ou máfia, o que não se relacionaria ao motociclismo.

arrumadinho, concursado, advogado...”, frisou. Por seu turno, o conselheiro de administração nacional do Moto Clube Bodes do Asfalto, Ailton Cezar, revelou ser padrinho de fundação de seis novos moto clubes, por ter incentivado sua criação.

No entanto, contraditoriamente, existem padrinhos que sequer se relacionam com seus afilhados, como comentou certa vez um motociclista: “Eu mesmo sou padrinho de um monte de moto clube e nem sei direito quem são”, contou ele que, devido ao seu *status*, costuma ser bastante procurado. Assim sendo, percebe-se que o apadrinhamento pode ser a oportunidade de o afilhado estender para si o *status* pertencente ao referido padrinho.

2.2. Organização quanto aos elementos de *performance* dos membros

2.2.1. Promoção de festas e encontros

Onde ocorrem as interações e os conflitos entre os motociclistas? Basicamente, o relacionamento social entre eles se passa em dois palcos distintos: durante a **promoção de festas**, o que inclui os bate-voltas³⁸, os bate-ficas³⁹ e os aniversários, reunindo membros de diversos moto clubes, além dos momentos de **encontros** que, em regra, são promovidos para aproximar os membros do próprio grupo. Ambos os contextos, portanto, contribuem no sentido de compreender as representações dos motociclistas no espaço social dos clubes.

No primeiro caso, quando falamos em “festas”, denotamos o sentido de novidade, de extraordinário, daquilo que não ocorre com frequência, revelando-se uma “subversão do cotidiano”, pois “corta uma sequência” (DUVIGNAUD, 1983, p.23). Para Chiamulera (2010), a festa consiste em um palco, uma arena onde as ações são *performadas* por atores sociais e para uma audiência que participa do próprio espetáculo festivo. “Mas, também é o local onde o espectador se deixa levar pelo enredo, adentra em outra realidade e vive uma história paralela (a da Festa) ainda que por algumas horas ou instantes. Assim, também a audiência está atuante” (CHIAMULERA, 2010, pp.33-34). Dentro da categoria de promoção de festas, temos a realização dos bate-voltas, bate-ficas e aniversários, que costumam ser divulgados em diversas mídias sociais, entre as quais está a Revista Moto Clubes, onde *banners* indicam lugar, horário e moto clube promotor do evento.

As festas promovidas pelos moto clubes tradicionalmente oferecem entrada e lanche

³⁸ Bate-volta trata-se de um evento para onde os motociclistas devem ir e retornar no mesmo dia.

³⁹ Bate-fica refere-se aos eventos cuja programação terá duração continuada, em que os motociclistas poderão acampar em barracas e passar pelo menos uma noite na área de campo.

“0800”, ou seja, gratuitos, além de *shows* e outras programações (Figura 14), sendo que os clubes pedem a doação de 1 kg de alimento não perecível para instituições sociais. Portanto, aplicamos ao conceito de “festa”, segundo Duvignaud, às programações realizadas pelos motociclistas que ocorrem com certo critério de particularismo, envolvendo a presença de muitos clubes. Essas festas, então, produzem identidade e memórias, assim como são o produto de identidades, não expressando necessariamente o consenso, mas ressaltando os conflitos sociais, além de que podem ser o espaço onde tensões próprias podem ser geradas (CHIAMULERA, 2010, p.36).



Figura 14: Exemplos de banners de dois eventos distintos
Fonte: Revista Moto Clubes

Devemos, ainda, ressaltar a importância de os motociclistas frequentarem as festas promovidas uns pelos outros, como uma forma de reciprocidade. Caso um motociclista ou moto clube não frequentem as festas de outros e sem um argumento plausível, não podem se queixar de também não serem prestigiados, caso promovam as suas próprias programações motociclísticas. Dessa forma, quando se sabe que um moto clube deve realizar uma festa em determinada data, seja ela bate-volta, bate-fica ou aniversário, se aquele clube for valorizado e benquisto pelos demais, os moto clubes evitarão realizar outra programação na mesma data, respeitosamente. Nesse sentido de reciprocidade, segundo Mauss (2003 [1950], p.201), a

prestação total não implica somente a obrigação de retribuir os presentes recebidos, mas supõe duas outras igualmente importantes: obrigação de dar, de um lado, obrigação de receber, de outro. Para o autor, uma parte considerável de nossa moral e de nossa própria vida permanece estacionada nessa mesma atmosfera em que a dádiva, obrigação e liberdade se misturam (2003 [1950], p.294). Porém, essa questão da conciliação de “datas” e “horários” nem sempre se mostra tão simples de ser resolvida, pois, como existem muitos clubes de moto em todo o país, fica difícil a negociação, dada a quantidade de festas.

No segundo caso, quando nos referimos aos chamados “encontros” de motociclistas, consideramos os ensinamentos de Guarinello (2001, p.972), afirmando não serem algo “excepcional”, mas, sim, o prolongamento do cotidiano. Dessa forma, os encontros não buscam a novidade: costumam ser programações para os próprios membros do grupo ou apenas para uns poucos motociclistas próximos, a fim de reuni-los e manter a convivência mínima. Frequentemente, ocorrem uma vez por semana, seja na sede do moto clube, seja em lugares previamente estabelecidos pelo grupo ou pela diretoria, como bares, restaurantes e praças. Nesse sentido, estamos falando do que Magnani (1998) conceitua de “pedaço”, sendo um espaço intermediário entre o privado (a casa) e o público, onde se desenvolve uma sociabilidade mais ampla que a fundada nos laços familiares, porém mais densa, significativa e estável que as relações formais e individualizadas impostas pela sociedade (MAGNANI, 1998, p.116). Dessa forma, trata-se de um espaço onde os motociclistas costumam praticar suas lealdades, onde há o compartilhamento de códigos e de pertencimentos.

De dentro do grupo, ele será reconhecido de uma forma mais íntima, lembrando de certa forma os laços de parentesco, com o conhecimento dos nomes uns dos outros, o nível de proximidade, medos, problemas, interesses em especial etc. De fora, a sociedade reconhecerá aquelas pessoas trajando coletes e diversos adornos como frequentadoras daquele espaço, embora possam não compartilhar nem conhecer suas práticas e propósitos. Nesse sentido, segundo o presidente do Abutre’s Moto Clube no Nordeste, Shrek, o grupo realiza reuniões semanais, todas as noites das terças, na sede do clube, no bairro do Barro, no Recife, para manter um contato “certo”, apesar de se verem praticamente todos os dias por se considerarem uma família. Para o presidente,

É importante marcar esse momento, porque a gente resolve viagens e problemas internos. Se a gente não tiver essa organização, essa hierarquia, como temos muitos membros, não iríamos dar conta. Se você tiver numa roda de 10 Abutre’s, são 10 cabeças diferentes (Shrek, presidente no Nordeste do Abutre’s Moto Clube).

Portanto, os “encontros” de motociclistas consistem em uma referência concreta, visível e estável, que comporta pessoas com vínculos específicos, relacionando-se primeiramente a partir da paixão pela moto, que também deve integrar o cenário simbólico e espacial. A frequência regular dos motociclistas em espaços pré-determinados, em especial os de acesso público ou de um público específico, pode desencadear conflitos com a sociedade (assunto tratado no capítulo III).

2.2.2. A entrega de *bottons*, adesivos, troféus, bordados e premiações

Práticas que ocorrem no cenário das festas e encontros promovidos, a entrega de *bottons*, adesivos, troféus, bordados e premiações marcam as relações sociais entre motociclistas e moto clubes. Os *bottons* (broches), os bordados e adesivos funcionam (Figura 15), em regra, segundo o presidente do Comando do Asfalto/Caruaru, Sósteles Filho, como “cartões de visitas”. Os motociclistas costumam levar consigo algumas unidades, especialmente de *bottons*, e dar a outro motociclista tanto a pedido ou por iniciativa própria, no intuito também de fortalecer uma amizade e permitir-se também ser lembrado. Esses adereços contemplam uma função também propagandística, pois costumam ser afixados nos coletes de quem recebe, deixando o outro moto clube que deu em evidência. No entanto, cada motociclista cria seu estilo. “Eu não curto muito colocar os *bottons* no colete, porque pesam muito”, frisou a presidente do Moto Clube Mulheres na Estrada, Camilla Vazquez.



Figura 15: Colete do presidente do Órion Moto Grupo/ O patch do Ouriços do Asfalto/ Adesivo de Alexandre Vovô, o Filho dos Ventos

Fonte: acervo da pesquisadora

Nas festas, especialmente em aniversários, ainda existe a distribuição de troféus e de outras premiações para moto clubes e motociclistas (Figura 16). Em alguns casos, pude conferir que certos motociclistas vão para os eventos apenas no interesse de adquiri-los para uma “coleção” e, ao mesmo tempo, há moto clubes que prometem a entrega de troféus no intuito de atrair mais gente. No entanto, a proposta da entrega dos troféus e de prêmios está, primordialmente, no reconhecimento pela presença do motociclista na festa, recebendo as premiações todos os inscritos⁴⁰. Em alguns casos, troféus são dados pela presidência e pela diretoria para os membros do próprio moto clube, com o objetivo de reforçar comportamentos positivos daquela pessoa no moto clube, como um reconhecimento. Dessa forma, atribui-se grande importância ao gesto, o que se confirma na preocupação da presidência ou do tesoureiro (se houver e for de sua responsabilidade) em reservar dinheiro do caixa para a produção dos prêmios, além dos *bottons* e dos outros adereços.

⁴⁰ Normalmente, como requisito de entrada para festas motociclísticas, os clubes organizadores solicitam a contribuição de 1 kg de alimento para instituições sociais. No ato de entrega, os motociclistas se inscrevem no evento, dando seu nome e o do clube.



Figura 16: Membro ganha troféu que valoriza sua performance no clube/ Motociclista entrega o bottom de seu moto clube

Fonte: acervo da pesquisadora

2.2.3. Simbologias do brasão

Quando marquei uma entrevista com um motociclista, chegando ao local de encontro, um campo de futebol, onde essa pessoa exercia o papel de organizadora de uma partida, eu me apresentei devidamente, pois, até então, não nos conhecíamos pessoalmente, mas apenas falamos por telefone. Ele, ocupado, deu uma escapulida para conversar comigo, fugindo do centro de toda aquela barulheira dos times e torcedores. Antes de eu iniciar a tomada das informações, ele foi imperativo, pedindo para que eu aguardasse enquanto iria buscar o seu “colete”, guardado dentro de um fusquinha estacionado ali ao lado. Em instantes, ele retorna, trajando aquela vestimenta impressa de símbolos, seu nome e do moto clube, cargo, tipo sanguíneo, afiliações motociclísticas, patch, brasão, bottoms... Até que, quase no fim da nossa conversa, ele percebe que há um problema entre os jogadores dos times; parece-me que os árbitros deveriam ter dado mais minutos ao segundo tempo do jogo e, não dando, alguns “apostadores” sentiram-se em desvantagem.

Assim, meu entrevistado precisou ir lá resolver aquela confusão e acalmar os ânimos de todos: antes, retirou o “colete” e pediu que eu o segurasse. Foi quando percebi que ele vestia, originalmente, uma camisa preta, daquelas “típicas” de organização de eventos. Imediatamente, notei o senso de identidade aflorar naquele motociclista e como esse “papel” mostrava-se claro. Para os jogadores e apostadores, ele era um mero “organizador”. No campo, ele não deveria usar um “colete”, pois não importavam naquele contexto quaisquer valores defendidos pelos motociclistas. Posteriormente, ao retornar para o “cantinho” onde conversávamos, ele recolocou as suas vestes e prosseguiu falando comigo. Afinal, eu estava ali para assisti-lo performatizar um show específico, não concebendo a realização de nenhum outro papel.

Alguns seguem a vertente do “preto e branco”. Outros utilizam o colorido para representar seus elementos. Dessa forma, o brasão (Figura 17) de um moto clube trata-se de

um símbolo que implica “algo” além do seu significado manifesto e imediato e, de acordo com Jung (1977), tanto as palavras descritas ou as imagens nele contidas representam um aspecto inconsciente mais amplo, dificilmente de todo explicado. Em tese, o brasão resume a essência dos atributos do grupo, com a finalidade de identificar os membros rodando na cidade e estrada afora. Os brasões são de diferentes formatos e estilos, podendo ser estampados nos coletes, em adesivos, em *bottons*, em bandeirões (Figura 18) e em bandeirinhas. Porém, certamente, o principal uso do brasão está no colete, que o motociclista veste e carrega consigo.



Figura 17: Brasão do Kansas Clube Leões do Asfalto e Veteran Moto Clube

Fonte: acervo da pesquisadora



Figura 18: “Bandeirões” onde podemos conferir os brasões dos clubes

Fonte: acervo da pesquisadora

Cada um dos brasões acima apresentados possui símbolos com significados específicos. No caso do Moto Clube Comando do Asfalto (Figura 19), seus elementos simbólicos se espelham no filme “Homens de Honra”, que conta uma “história de luta, perseverança e determinação, cuja convivência faz nascer um respeito mútuo entre os homens”, explicou o presidente do Comando do Asfalto/ facção Caruaru, Sósteles Filho. O brasão deste clube apresenta as cores amarelo, que significa ouro e “nossas riquezas”, e o preto, “a cor negra do asfalto”. Por sua vez, as listras amarelas representam as patentes militares. “Os três em ‘v’ representam o exército, a marinha e a aeronáutica e tem o arco, que simboliza a união das três forças e o motociclista representa o motociclismo”, completou. A partir desses dados, percebemos que diferentes objetos foram adotados, mesmo de forma inconsciente, e transformados em significações. Para Jung (1997), esses objetos podem incluir pedras, plantas e animais, além daqueles fabricados pelo próprio homem, como casas, barcos ou carros e formas abstratas, como os números e o triângulo (JUNG, 1977, p.232).



Figura 19: Brasão do Moto Clube Comando do Asfalto
Fonte: acervo da pesquisadora

Na foto acima, conforme percebemos, o brasão usado na parte de trás do colete se chama brasão *patch*. Existem, ainda, no colete, os pequenos brasões de outros moto clubes, sendo afixados porque são considerados clubes parceiros ou, então, padrinhos. Normalmente, estes são colocados na altura da cintura, na parte de trás do colete. No entanto, nem todos os motociclistas seguem essa prática, seja por não acharem esteticamente bonito, seja porque acreditam estar fazendo uma propaganda de outros moto clubes.

Entre os motociclistas, existe a ideia de que o colete é intransferível, sendo sua “segunda pele”, o que ocorre especialmente porque nele está estampado o brasão que identifica o clube. “O colete é tão pessoal quanto escova de dente. Pedir emprestado é uma tremenda gafe. Sem ele, as pessoas não vão saber quem sou eu”, afirmou uma fonte. Devido à importância do brasão para a comunidade motociclística, ele não pode ser usado por qualquer pessoa, pois ela precisa merecer. Em determinado caso, devido ao fato de membros antigos já não estarem compartilhando os “mesmos ideais do grupo”, a nova presidência de certo moto clube trocou as cores preto e branco do brasão para o estilo colorido. Em nota via Redes Sociais, foi anunciado que não fossem mais aceitos como membros os motociclistas sem o novo emblema. “Nossa ideia foi tentar aproximar mais essas pessoas, que elas viessem até a gente, porque não adianta dizer que é do clube sem participar”, frisou a fonte.

Nesse sentido, apesar de estarmos aqui apresentando a relevância do brasão para cada clube, parece contraditório o fato de muitos motociclistas desconhecerem a história e os símbolos contidos nele. De um lado, existem os motociclistas desinformados ou desinteressados. Em alguns casos, poderíamos dizer que usam o brasão do clube tal qual um “abadá festivo” apenas para diversão. “Pega aqui uns quatro *motoboys* de uma farmácia e faz um moto clube com o nome da empresa”, criticou um motociclista a banalidade da formação de alguns grupos. De outro lado, existem os motociclistas que não compreendem os símbolos do brasão em sua completude por esquecimento. Inclusive, a própria presidência, muitas vezes, também desconhece os elementos do brasão, especialmente se ele não for o fundador.

Ademais, o brasão de um moto clube pode indicar também o *status* no grupo do motociclista que o utiliza. No caso do Comando do Asfalto, os membros garupa⁴¹ não usam a faixa com o nome do moto clube *Comando do Asfalto* acima do brasão na parte de trás do colete. Seu brasão é menor e contempla o nome do moto clube apenas no seu interior. Saliente-se, ainda, que o membro garupa acompanha o mesmo nível de evolução do colete que seu companheiro (a) membro. O tema será abordado mais a frente, mas, em síntese, no caso da garupa Vanda, como seu companheiro Orlando (Figura 20) já é o que se denomina de membro escudado ou de colete fechado⁴², o colete dela também será escudado, porém com as devidas adaptações por ela ser garupa. Neste caso, o colete escudado é indicado pelo fato de possuir tanto o brasão do clube, como conter a faixa com o nome *Comando do Asfalto*, acima do brasão. Nesse contexto, afirmou Turner (1974):

⁴¹Normalmente, são as companheiras dos membros efetivos dos moto clubes, que os acompanham nos eventos.

⁴² Colete fechado trata-se de uma expressão metafórica, indicando que o membro já tem bastante experiência no clube.

Cada elemento simbólico relaciona-se com algum elemento empírico de experiência. Um único símbolo representa muitas coisas ao mesmo tempo, é multívoco e não unívoco. Seus referentes são todos da mesma ordem lógica e são tirados de muitos campos da experiência social e de avaliação ética (TURNER, 1974, p.71).



Figura 20: Casal Vanda e Orlando mostra diferença entre seus brasões
Fonte: acervo da pesquisadora

Estando no colete, nas bandeirinhas, nos bandeirões, nos *bottons* ou nos adesivos, os brasões identificam os motociclistas, tornam-nos únicos perante os demais, indicando, ainda, o seu *status*. Além disso, os motociclistas não se permitirão usar o brasão do seu moto clube enquanto cometem atos que denigam a imagem dos demais, correndo o risco de sofrer represálias ou punições. Dessa forma, também tem a função de ordenador social.

2.2.4. Batizados de novos membros

Observando o campo, percebemos que o batizado ou batismo tem um propósito espiritual e civilizador, mesmo utilizando violência em alguns de seus ritos. Ele engloba simbolismos que remetem a um período específico de transição da vida humana, libertando o motociclista de um estado de imaturidade e de prisão, fazendo com que progrida para um estágio superior de sua evolução dentro do grupo. Esse processo ocorre com os motociclistas, manifestando-se de formas e em níveis diversos. Durante a pesquisa, pude acompanhar o batizado de membros de dois moto clubes distintos. Trata-se dos Moto Clubes Mulheres na Estrada e o Comando do Asfalto.

Batizar um membro representa um ritual de passagem, que incorpora um motociclista ao grupo. Turner (1974) cita Van Gennep ao definir ritos de passagem, sendo o que acompanha toda mudança de lugar, estado, posição social e idade. Esses ritos de transição, para Gennep, caracterizam-se pelas fases de “separação”, “margem” (limen) e “agregação” (TURNER, 1974, pp. 116-117). A fase de separação significa o afastamento do indivíduo ou de um grupo, quer de um ponto fixo anterior na estrutura social, quer de um conjunto de condições culturais (um estado), ou ainda de ambos. Neste momento, o indivíduo ainda não pertence ao clube, mas procura se agregar a um deles, pensando assumir uma nova identidade. Uma vez que o motociclista encontra um clube com o qual deseja “rodar”, entramos na fase de “margem”, período limiar intermediário, cujas características do sujeito ritual (o transitante) são ambíguas; passando através de um domínio cultural que tem poucos ou quase nenhum dos atributos do passado ou do estado futuro.

Neste segundo momento, o motociclista já está “rodando” com o grupo aspirado, conhecendo sua rotina e sendo avaliado pelos membros e pela diretoria para, posteriormente, ser ou não aceito em definitivo. Em alguns clubes, os “aspirantes” já são considerados membros, como no caso do Moto Clube Comando do Asfalto; em outros, ainda não, como no caso do Abutre’s Moto Clube⁴³, em que um “parceiro” ainda estaria “namorando o clube”. Dessa forma, durante o período em que os candidatos lutam pelo fechamento de seu colete, seu comportamento caracteriza-se por ser passivo e humilde, com os liminares acatando seus instrutores e sanções sem queixa, devido ao receio de não serem aceitos.

Nessa fase, segundo Turner (1974), suas características e personalidade são moldadas pelo grupo; em alguns casos, são mesmo oprimidas, para serem remodeladas e postas de volta à sociedade com uma nova percepção de vida. “O que existe de interessante com relação aos fenômenos liminares no que diz respeito aos nossos objetivos atuais é que eles oferecem uma mistura de submissão e santidade, de homogeneidade e camaradagem” (TURNER, 1974, p.118). O autor ainda afirma que o neófito na liminaridade deve ser uma lousa em branco, na qual se inscreve o conhecimento e a sabedoria do grupo, nos aspectos pertinentes ao novo *status* (TURNER, 1974, p.127). Segundo Turner, percebemos que o motociclista liminar apresenta, em regra, atributos ambíguos, pois “não estão nem aqui, nem lá”, e sua condição escapa a uma rede de classificações. Nesse ponto da evolução do colete, portanto, há uma espécie de ausência de *status* em relação ao membro escudado, ou seja, de colete fechado.

⁴³ No Abutre’s, os coletes dos motociclistas evoluem da seguinte forma: parceiro; raça; semi-escudado e escudado.

Tais fases e pessoas podem ser muito criativas em sua libertação dos controles estruturais, ou podem ser consideradas perigosas do ponto de vista da manutenção da lei e da ordem. A ‘*communitas*’ é um relacionamento não estruturado que muitas vezes se envolve entre “liminares”. É um relacionamento entre indivíduos concretos, históricos, idiossincráticos. Esses indivíduos não estão segmentados em funções e “status” mas encaram-se como seres humanos totais (TURNER, 1974, p.5).

Em complemento, Goffman (2002, pp.41-42) coloca que a mobilidade ascendente implica na representação de esforços para subir e para evitar descer, exprimindo-se em termos dos sacrifícios feitos para a manutenção da fachada. Portanto, passada essa fase, se decidido que o motociclista terá seu colete fechado, ele será submetido, então, ao ritual de passagem. O sujeito ritual permanece num estado relativamente estável mais uma vez e, em virtude disto, tem direitos e obrigações perante os outros de tipo claramente definido e estrutural, esperando-se que se comporte de acordo com certas normas costumeiras e padrões éticos, que vinculam os incumbidos de uma posição social, num sistema de tais posições. Então, ocorre o chamado “batizado” do membro, realizado num contexto de clima de festa e confraternização, reforçando as definições sociais do grupo, participando dele os motociclistas do próprio clube, alguns familiares e, em alguns casos, os amigos próximos. Não representa, em regra, um procedimento sigiloso, e pode ocorrer tanto na sede do moto clube ou em um lugar determinado de comum acordo com o grupo.

No Moto Clube Mulheres na Estrada, a presidente Camilla Vazquez explicou que a entrada de membros ocorre primeiramente na condição de “aspirante”, nível simbolizado com as motociclistas usando uma camiseta simples (uma camisa básica preta, de manga curta, com o brasão do moto clube estampado na altura do peito para identificar a motociclista). Após o cumprimento de estágio probatório, frequências nas reuniões e viagens de moto em grupo, o membro poderá ser batizado, recebendo, finalmente, seu colete, com um mini brasão *patch* estampado na parte da frente, juntamente com nome e tipo sanguíneo, tornando-se “próspera”.

Então, após mais um tempo de experiência determinado pelo estatuto do moto clube, a motociclista será graduada em outra cerimônia, chamada de “fechamento de colete”, quando recebe o brasão do clube na parte de trás do colete, tornando-se a motociclista “escudada”. “No fechamento, toda a diretoria deve estar presente, embora estejamos sempre juntas. No nosso moto clube, fazemos uma brincadeira, a qual a pessoa tem que cumprir, senão não recebe o *patch*”, colocou Vazquez.

Por seu turno, no Moto Clube Comando do Asfalto, o filiante recebe o título de “aspirante” quando entra no clube, ficando sujeito a diversas avaliações. Neste momento, usa

apenas um colete liso, com seu nome, tipo sanguíneo e um pequeno brasão na altura do peito. Após algumas avaliações, entre as quais estão as considerações sobre frequência, comportamento e personalidade do membro, o motociclista torna-se um “próspero” ou colete “semi - aberto”, passando a carregar na parte de trás do colete a faixa com o nome do moto clube. Por fim, o batizado deverá ocorrer no ato do fechamento do colete, quando se coloca na parte de trás do colete o brasão *patch*, tornando-se colete fechado. Dessa forma, a concepção de que o “batizado” de um motociclista traça uma nova etapa da vida dessa pessoa no grupo parece ser unânime, mas o momento e a forma em que ocorre varia segundo as normas de cada moto clube. Essa questão foi colocada por Victor Turner (1974), ao estudar o povo “ndembo”, do noroeste de Zâmbia:

O povo ndembo pertence a um grande conglomerado de culturas da África Central e Ocidental, que associam considerável habilidade na escultura em madeira e nas artes plásticas a um complicado desenvolvimento do simbolismo ritual. Muitos desses povos têm ritos complexos de iniciação, com longos períodos de reclusão na floresta, para treinamento de noviços em costumes esotéricos, frequentemente associado à presença de dançarinos mascarados, que retratam espíritos dos ancestrais ou deidades. Os ndembos, juntamente com seus vizinhos do norte e do oeste, os lundas de Katanga, os luales, os chokwes e os luchazis, dão grande importância ao ritual; seus vizinhos do leste, os kaondes, os lambas e os ilas, embora pratiquem muitos rituais, parecem ter menos variedades distintas de ritos, um simbolismo menos exuberante (...) (TURNER, 1974, p.17).

Expostos como se dão os procedimentos de evolução das etapas de colete, como os moto clubes batizam seus membros? No Moto Clube Mulheres na Estrada, acompanhamos a cerimônia de batismo da motociclista Paloma França (Figura 21), hoje membro escudado do clube. Sua “prenda” foi correr até o final da rua segurando um pneu rosa na cintura, como um bambolê. No aguardo do seu retorno, estava sua madrinha, também motociclista, Cris Maciel, convidada pela presidente do moto clube para entregar o colete com o *patch* na frente do colete para Paloma.



Figura 21: Paloma executa o ritual de passagem

Fonte: acervo da pesquisadora

Por seu turno, o batizado no Moto Clube Comando do Asfalto deve seguir os seguintes critérios, estabelecidos em seu estatuto: os membros de colete fechado e da diretoria, além do próprio padrinho (aquele membro que convidou o motociclista para participar do clube, tendo este que ser escudado para poder convidar), formam um semicírculo ao redor daqueles que serão batizados, devendo os futuros escudados estarem sentados em cadeiras. Na ocasião da pesquisa, fechavam o colete dois motociclistas: Felix e Carlos (Figura 22). Assim, os motociclistas que executaram o ritual pegaram garrafas de refrigerante e um balde, enchendo alguns com água e outros com terra, falando em voz alta três vezes o grito de guerra do clube: “Na terra, no mar ou no alto, Comando do Asfalto!”. Então, derramaram o conteúdo dos recipientes nos motociclistas. No Comando do Asfalto, a cerimônia de batismo coincidiu com seu 8º aniversário, no ano de 2013.



Figura 22: Batizado de membros do Moto Clube Comando do Asfalto
Fonte: acervo da pesquisadora

O fechamento do colete de um membro, além de conferir ao motociclista o reconhecimento do grupo e da comunidade, ainda pode lhe dar *status*. Em moto clubes onde a hierarquia possui força, os membros escudados apresentam prerrogativas perante os demais, como ocorre no Abutre's Moto Clube. Com fortes características militares, os motociclistas que aguardam o fechamento de seu colete devem realizar as atividades manuais referentes às necessidades do grupo, servindo os escudados, como preparar a comida. “Um dia, quando alcançarem o colete fechado, eles estarão em nosso lugar”, afirmou o administrador-financeiro do Abutre's, Roberto Cortez. No caso deste clube, “todo ano, os Abutre's de todo o Brasil vão para São Paulo para serem escudados. Se faltarem a essa data, terão que esperar o próximo ano pra serem batizados”, explicou o administrador-financeiro, Roberto Cortez.

Portanto, conforme se percebe, cada moto clube possui sua maneira de celebrar a passagem dos seus membros. Diante de levantamentos realizados, provavelmente o mais inusitado seja o mito de que certo moto clube obriga as pessoas a beberem gasolina. Sobre esse “suposto” moto clube, uma fonte desmistificou o relato de que realmente forcem o novo membro a ingerir combustível. “É mel. Só que na pressão e na catinga da gasosa no ar, e todos fazendo barulho, o novato acha que vai beber gasolina mesmo. É fumaça, zoada de motores e o pessoal gritando: bebe, bebe, bebe...”, comentou. E completou: “Melaço parece óleo queimado e doce de mamão parece graxa”.

Nesse contexto, o mesmo entrevistado ainda revelou: “Eu conheço moto clube e moto grupo que botam os novatos à prova de fogo, com arma colocada na cabeça para brincar. Sou contra isso”, frisou. Quebrar ovos na cabeça dos novos membros e formar um corredor polonês para que a pessoa leve várias “surras” ainda são algumas “brincadeiras” aplicadas por moto clubes, respectivamente, do Órion Moto Grupo e do Nórdicos Moto Clube.

2.2.5. A moto em cena

Ela é a paixão que move e instiga a formação dos moto clubes. Idolatrada pelos motociclistas, tornou-se possuidora de sentimentos, emoções, desejos e sensações de seres humanos, apresentando-se não mais no contexto de “coisas não vivas”. Compondo os cenários da cidade e da estrada, a moto (Figura 23) personificou-se, porque agora passa a ter nome e estilo próprios, sendo, inclusive, atração durante as programações motociclísticas, exibindo acessórios e ornamentações peculiares. Dada sua influência sobre os motociclistas e destes para com elas, as motocicletas contribuem para a construção da lógica dos clubes de motos, principalmente sob duas situações distintas: 1) na construção da identidade do motociclista 2) na relação de um motociclista com o “outro”.



Figura 23: Motocicletas compõem o cenário de um bate-volta
Fonte: acervo da pesquisadora

Na **construção da identidade do motociclista**, percebemos que a moto adquire um valor simbólico atribuído pela atividade praticada pelo próprio motociclista (SOARES, 2014, p.9). Segundo Soares (2014), as *Harley-Davidson* são projetadas para longas viagens, ao passo que as esportivas são construídas para alta velocidade. “As estradeiras, assim, constroem um valor simbólico advindo da atividade de contemplar a viagem em si, o contato com a natureza, fortalecido reciprocamente pelo aspecto visual da motocicleta” (SOARES, 2014, p.10). Portanto, uma vez que os motociclistas procuram motocicletas que se encaixem, em termos de conforto ou ergonomia, nas atividades as quais desejam desempenhar sobre duas rodas, elas refletem a cultura do próprio motociclista, desencadeando em gêneros de música, cinema, gírias, vocabulário, comportamento, ou seja, uma comunidade de práticas (SOARES, 2014, p.36). O *Road Captain* (capitão de estrada) do HOG, André Mesquita (Figura 24), ressaltou que sua moto, uma *Harley Road King* de 1700 cc, trata-se do último modelo que o cantor Elvis Presley teve, de quem o motociclista é fã. “A gente curte motos no estilo *vintage*, usamos couro, agasalho, tênis *All Star*”, pontuou.



Figura 24: Mesquita apresenta sua motocicleta inspirada em Elvis

Fonte: acervo da pesquisadora

Conforme percebemos, o “consumo” da moto deve ser visto não apenas como busca material, mas como uma forma de expressão própria - um meio através do qual indivíduos expressam seu senso de liberdade, sua força pessoal. “Pilotar uma motocicleta, portanto, pode

não ser meramente uma atividade, mas também um modo de ser” (WALKER, 2000, p.13, tradução nossa⁴⁴). Assim sendo, a motocicleta absorve públicos distintos com valores culturais diferentes. Inicialmente, são os motociclistas que influenciam na escolha do estilo das máquinas, a partir de seus gostos e necessidades pessoais. Porém, num segundo momento, percebemos que a própria motocicleta contribui para a construção da identidade do motociclista: a partir dos benefícios que ela propicia, consegue influenciá-lo filosoficamente.

Nesse contexto, o conselheiro de administração nacional do Moto Clube Bodes do Asfalto, Ailton Cezar, expôs que a moto “nos dá a escolha de sermos livres e independentes, sem ter ninguém ao lado nos dizendo por onde devemos ir e como devemos fazer as coisas. Em cima de uma moto, as escolhas são nossas”, colocou. Por sua vez, o presidente do Órion Moto Grupo, Zózimo Costa, contou que hoje vive sua segunda juventude aos 70 anos de idade. “Tenho apenas o corpo velho, mas não os pensamentos. Tenho carro, mas não uso”, pontuou. Além disso, andando de moto, Walker (2000) afirma que as pessoas mudam. Para ela, em parte, porque a pessoa entra em contato com “elementos”, ou seja, quando está frio, sabe-se que está ficando frio porque a própria pessoa está com frio. Dessa forma,

Enquanto você dirige um carro, você ajusta seu aquecedor, e você ainda se protege usando uma camisa de manga curta se quiser, no meio do inverno (...). Quando alguém corta a grama do lado da estrada você pode sentir mais facilmente. Quando a estrada está molhada, você tem que ter muito mais cuidado (...). Eu acho que, esses dias, porque a vida se tornou tão confortável, tudo desde água corrente até aquecedor central, a corrida humana encontra desconforto quase como algo inaceitável tanto quanto acha do perigo. E os motociclistas negam isso. Então, a percepção de perigo que assegura muitas pessoas a não dirigirem uma motocicleta pode ser parte da atração por andar de moto (WALKER, 2000, p.23, tradução nossa⁴⁵).

O reconhecimento da dádiva filosófica e emocional proporcionada pela motocicleta nos incita a arriscar considerá-la, portanto, como um verdadeiro elemento totêmico para motociclistas atuantes em clubes de moto. Nesse contexto, quando Malinowski (*apud* LÉVI-STRAUSS, 2009, p.77) estudou elementos totêmicos nas sociedades “primitivas”, ele apenas considerava “elementos” os animais, desconsiderando fenômenos naturais e objetos

⁴⁴ Yet consumption may also be seen as not just about material purchases but as a form of self-expression- a means by which individuals ‘express their sense of freedom, their personal power. Riding a motorcycle therefore, may not be merely an activity, but also a mode of being (WALKER, 2000, p.13).

⁴⁵ Whereas if you’re driving a car you adjust your heater, and you still climb out of it in a short-sleeved shirt if you feel like it, in the middle of winter (...) when somebody’s cut the grass at the side of the road you can smell it more easily. When the road is wet, you have to be much more careful (...) I think, these days, because life has become so comfortable, everything from running water to central heating, human race finds discomfort almost as unacceptable as it finds danger. And motorcyclists deny both of those. Thus, the perception of danger which ensures many people would not ride a motorcycle can be part of the attraction for riders (WALKER, 2000, p.23).

manufaturados. Para o autor, os animais e as plantas forneceriam ao homem seu alimento, portanto, essa necessidade estaria em primeiro lugar na consciência do “primitivo”, onde suscita emoções intensas e variadas (...). Para Malinowski, a afinidade entre o homem e o animal cria-se porque, como o homem, o animal desloca-se, emite sons, exprime emoções, possui um corpo e uma face. Mais ainda, os seus poderes parecem superiores aos do homem: a ave voa, o peixe nada, os répteis mudam de pele. “Entre o homem e a natureza, o animal ocupa uma posição intermediária, e inspira ao primeiro sentimentos confusos: admiração ou medo, avidez alimentar, que são os ingredientes do totemismo” (MALINOWSKI *apud* LÉVI-STRAUSS, 2009, p.77).

Porém, entre os motociclistas, percebemos que um suposto objeto inanimado – a moto – passa a ter “substância”, no sentido formal do termo (RADCLIFFE-BROWN *apud* LÉVI-STRAUSS, 2009, p.80). Um caso concreto de que a motocicleta pode ser vista nessa perspectiva se mostra quando, durante o moto culto promovido pelo Moto Clube Ouriços do Asfalto, na quadra da Igreja da Capunga, no Colégio Americano Batista, no Recife, toda última terça-feira do mês, os motociclistas se reúnem para ouvir a palavra de Deus e, ao final, montam em suas motos para fazer a “Oração do Motociclista”, agradecendo e pedindo proteção a Deus. No fim, os motociclistas começam a acelerar os motores, numa sinfonia frenética, combinando muita fumaça, som e fé.

Nas sociedades onde se criam laços com “objetos”, as motos costumam ganhar nomes dos seus donos. O presidente do Moto Clube Filho dos Ventos, Alexandre Vovô, contou que “A *Shadow* é a ‘Negona’. A *Yamaha* 180 é a ‘Caipira’ e a *Jap Inglesa* é a ‘Galega’”. Por seu turno, o presidente do Órion Moto Grupo, Zózimo Costa, revelou ter duas motos: uma *Shadow* 750 cc e uma *Twister* de 250 cc. A primeira se chama “Princesa” e a outra “Minha Neguinha”. Com os nomes frequentemente fazendo associação a figuras femininas, eles também podem se inspirar nas características físicas da máquina, como cor, cilindrada e o estado de uso. Nesse sentido, o presidente do Enigma Moto Clube, Fábio Ferreira, comentou chamar a sua moto cinquentinha de “Trocinho”. Segundo ele, a história do nome, um tanto quanto criativa, começou quando Fábio foi abastecer no posto de combustível.

Fui botar gasolina uma vez, aí eu cheguei pro frentista e disse: abastece aqui e ele, de frente, pensou que era uma *Suzuki Intruder*, aí quando ele viu era uma *Shineray*, aí eu disse: bota gasolina nesse Trocinho aqui, aí do nada dei o nome a ela, aí ficou trocinho. Os colegas do Enigma também dão nomes às motos deles. As outras são chamadas de *Tico-Tico*, por causa da zoada (tique tique), Fubica e sempre tem esses apelidos tirando onda (Fábio Ferreira, presidente do Enigma Moto Clube).

Portanto, conforme observamos, a moto contribui para a construção da identidade do motociclista, bem como reflete seus gostos e necessidades no momento da aquisição. Porém, além dessa troca recíproca, percebemos também a existência de um triângulo de identidade, no qual estão presentes a própria moto, o motociclista e um terceiro, que pode ser outro motociclista ou um agente diverso da cidade. Trata-se da função da moto que **relaciona o motociclista com o “outro”**. Nesse sentido, por exemplo, o *Road Captain* do HOG, André Mesquita, revelou que sobre duas rodas as pessoas se cumprimentam na estrada. “No motociclismo, independentemente de marca, a irmandade é a mesma. Se tiver uma moto quebrada na estrada, a gente sempre para se a pessoa tiver identificação [colete]”, comentou.

A estética e outros aspectos simbólicos da motocicleta também podem causar reações ou impactos sob o olhar de terceiros, que passarão, a partir disso, a ter uma impressão acerca do motociclista detentor da moto. Em alguns casos, existem motociclistas que possuem um triciclo no lugar da moto, sendo equiparado a uma moto no sentido de oposição ao carro. Assim, dono de um triciclo caracterizado pela excentricidade, o presidente do Moto Clube Brasil Caveira, Aldemir Brasil (Figura 25), mostrou os adornos que pendura no seu “Caveirão”, adquiridos durante as viagens que faz.

Vou ganhando várias lembranças dos amigos e pendurando no meu triciclo. Tem caveira, tem máscara, tem espelho, morcego e galinha de plástico, chupeta, taxímetro, isso é, aquele relógio que tinha nos táxi antigos, tem telefone, tem estetoscópio, ferro de passar roupa a carvão, penico, chocalho usado nas vacas e também um dos primeiros celulares tijolão Motorola. E nunca foi lavado. Também não quero carro, não (Aldemir Brasil, presidente do Moto Clube Brasil Caveira).



Figura 25: Detalhes do “Caveirão”, triciclo de Aldemir Brasil
Fonte: acervo da pesquisadora

Motos e triciclos que chamem a atenção sob determinados aspectos, como antiguidade, potência e singularidade, são frequentemente admirados durante as programações motociclísticas, tornando-se praticamente uma das atrações da festa, com as pessoas tirando fotografias. A reação dos presentes às motocicletas e aos triciclos, contudo, pode ser positiva, mas também negativa, como ocorreu quando um motociclista comentou acerca do triciclo do anfitrião de uma festa onde estavam: “Isso aí num é moto não. Nem deveria tá no evento. Moto tem duas rodas”, afirmou. Em outra oportunidade, um motociclista comentou já ter sofrido discriminação com sua moto, a qual foi chamada de “cortador de grama”, por ser uma moto “simples”. Formado por motos de 50 cilindradas, o Enigma também passou por algumas provações, pois, “logo no começo, quando a Shineray foi lançada, em 2007, alguns motociclistas demonstravam certo preconceito, principalmente os que possuíam moto *speed* (de velocidade)”, contou o presidente Fábio Ferreira. “A sensação era de que quando ia apertar a mão deles para cumprimentar, sentia certa frieza”, encerrou.

Diante disso, percebemos um aparente paradoxo da prática em relação ao discurso de muitos motociclistas, que afirmam não importar a marca da moto, mas o comportamento do motociclista para considerá-lo, de fato, um motociclista. Isso desmistificaria a ideia de serem motociclistas apenas os possuidores de motos grandes e impostadas, no entanto, percebe-se inegavelmente o prestígio que ganham as motos mais exóticas no “meio” motociclístico. Segundo Canclini (1999), o consumo representa lugar de diferenciação e distinção entre as classes e grupos. “Existe uma lógica na construção dos signos de *status* e nas maneiras de comunicá-los (...). A lógica que rege a apropriação dos bens enquanto objetos de distinção não

é a da satisfação das necessidades, mas sim a da escassez desses bens e da impossibilidade de que outros os possuam” (CANCLINI, 1999, pp.79-80).

Portanto, conforme percebemos, no contexto dos clubes, a presença das motos nos encontros e festas constitui elemento de permanência e solidariedade entre os membros, pois, enquanto amantes das duas rodas, os motociclistas não mais repousam em sentimentos individuais, mas se expressam coletivamente ancorando-se neste objeto concreto (LÉVI-STRAUSS, 2009, pp.80-81).

2.2.6. Outras simbologias

Embora não existam com regularidade na maior parte dos moto clubes, dois elementos simbólicos que estabelecem uma ligação emocional entre muitos grupos de motociclistas são os “hinos” e a conhecida “Oração dos motociclistas”⁴⁶. No primeiro caso, trata-se de uma canção que honra e homenageia os motociclistas, podendo cada moto clube possuir o seu. Por seu turno, a “Oração dos motociclistas” consiste na tradicional oração de autoria dos missionários Moisés e Cristina Sobral, do Moto Clube Ouriços do Asfalto, proferida no Moto Culto que ocorre toda última terça-feira do mês, na quadra da Igreja da Capunga, no Recife, com o intuito de reunir motociclistas para louvar a Deus e pedir proteção na estrada.

Entre os clubes que possuem hino, está o Bodes do Asfalto⁴⁷, possuindo um mesmo hino para as suas facções em todo o Brasil. Segundo o conselheiro de administração nacional do clube, Ailton Cezar, trata-se de um símbolo para reafirmar a união de todos, mantendo o ideal de liberdade, igualdade e fraternidade, o que ele chama de “tríade de nosso moto clube”. “O hino nos mostra isso, quando é entoado e, em sinal de respeito, todos cantam e, depois, é feito nosso grito de guerra. Trata-se de respeito a uma instituição”, ensinou. Podemos conferir a seguir a letra do hino do Moto Clube Bodes do Asfalto (Figura 26):

⁴⁶ Ver <https://www.youtube.com/watch?v=IqbUabSF6Jg>. Acesso às 19h de 04 de dezembro de 2014.

⁴⁷ Ver <http://bodesdoasfaltocuritiba.com.br/2014/07/31/hino-do-mcbda/>. Acesso às 19h43 de 29 de agosto de 2014.

Hino Bodes do Asfalto

Letra: Gentil Fernandes Nery
Música: Paulo Sydney Campos Amaro
Getúlio Duarte de Oliveira

Motos no asfalto
Bodes por paixão
O ronco do motor
Acelera o coração

Quem vem lá? Quem vem lá?
Fazendo poeira
Te respondo
Ao surgir a clareira
Qual sementes
Levadas pelo vento
Plantando paz
Uma fonte de alimento

Os Bodes são romãs
Que sob céu azul
Unem as colunas do Brasil
De norte a sul
Livres, bons costumes
Rodando em liberdade
Constroem sempre
Templos à fraternidade

Oh! Quão bom
Viajam os irmãos
Bodes do Asfalto
Numa cadeia de união
Irmãos e cunhadas
Alinhados, no prumo
Pelas estradas
A alegria é o rumo

Além fronteiras
Léguas de amizade
Partidas e chegadas
Rastros de saudade
Numa prece rogamos
Ao GRANDE lá no alto
Que ilumine os caminhos
Do Bodes do Asfalto

Figura 26: Hino do Moto Clube Bodes do Asfalto

Fonte: Moto Clube Bodes do Asfalto

Por seu turno, intitulado “Homens de Preto”, o hino⁴⁸ (Figura 27) feito pelo motociclista e poeta Demir Garcia, a pedido de Aldemir Brasil, presidente do Moto Clube Brasil Caveira, representa em sua letra a filosofia de vida dos amantes das duas rodas. Conhecido como “Hino dos motociclistas”, trata-se de um símbolo que foi incorporado pelos motociclistas de diversos clubes de motos, que cantam e vibram com seus versos. Ele é cantado também nos moto cultos promovidos pelo Ouriços do Asfalto, na voz do vice-presidente do Rota de Cristo Moto Clube, Ronaldo Silva. É nesta mesma ocasião que se reza a “Oração dos motociclistas” (Figura 28). Vamos conferir as letras:

⁴⁸ Ver <https://www.youtube.com/watch?v=IqbUabSF6Jg>. Acesso às 20h13 de 29 de agosto de 2014.

Homens de preto

(Letra e música: Demir Garcia)

Homens de preto
Motos selvagens
Motociclistas na estrada
Sem vaidade

Liberdade em sua moto
Pensamento nu
Viajando nas paisagens
Som do vento é um Blues

Sua jaqueta, seu colete
Brasão Talismã
Um encontro, um banquete
Uma vida sã

Homens de Preto
Motos Selvagens
Motociclistas na estrada
Sem vaidade

Tatuagem no seu corpo
Marca identidade
Tempo passa, não tenho pressa
Eu não tenho idade

Companheiros de viagens
Todos formam um
Minha moto liberdade
A minha vida é um zoom

Brilho do sol
Brisa do ar
Estrelas nos guiam
GPS não há

Figura 27: Hino do Motociclista – “Homens de Preto”
Fonte: Demir Garcia

Oração do motociclista

Letra: Moisés e Cristina Sobral (Ouriços do Asfalto)

Senhor,
Hoje ao sair com minha moto,
Me lembrarei que contigo
Eu vou mais longe.
Não vou errar a estrada,
Pois Tu és o meu caminho.
Não terei problemas
Com o motor,
Pois Tu és a minha força.

Posso ficar sossegado quanto
Ao farol, pois Tu és a Luz
Do mundo
Se meu tanque esvaziar,
Lembrarei que Tu és uma
Fonte inesgotável.
Se eu pegar chuva,
Lembrarei que Tu és
O meu abrigo

Quando precisar frear
O Senhor me segurará
nas Suas mãos.
Quando me sentir cansado,
Lembrarei que Tu me fazes repousar em verdes pastos.
Quando sentir fome,
Lembrarei que Tu és o Pão da Vida.

Se eu sentir sede,
Não será um problema,
Pois Tu és a Água Viva.
Nunca estarei sozinho, pois tu Senhor
Nunca me deixarás,
nem me abandonarás

Não temerei os imprevistos,
Pois, o Senhor é meu Pastor:
Nada me faltará.
Não temerei
A enfermidade,
Pois o Senhor
É o médico dos médicos.

Se alguém tentar
Me acusar, Tu és o
Advogado dos Advogados.
Por tudo isso Senhor,
Eu sei que contigo

Eu vou mais longe.

Um dia quando a estrada da vida
Terminar,
Deixarei a minha moto e Tu me conduzirás às mansões
Celestiais.
Em nome de Jesus,
Amém!

Figura 28: Oração do motociclista

Fonte: Ouriços do Asfalto

2.3. Elementos “sem função” num contexto específico

Nem tudo na vida de uma comunidade apresenta uma função. Essa perspectiva, defendida por Radcliffe-Brown (1973), subentende haver apenas a pressuposição de que pode haver uma, valendo a pena investigar. Para o autor, “o que parece ser o mesmo costume social em duas sociedades pode ter funções diferentes nas duas” (RADCLIFFE-BROWN, 1973,

p.227). Portanto, a partir desse pensamento, pretende-se enumerar alguns elementos e circunstâncias que, apesar de incitarem a imaginação, não resumem maiores conotações. Entre eles, estão: a recorrência do Rock n'Roll nos encontros e festas e o churrasco de boi no rolete.

Apesar de estreitamente ligado ao imaginário do motociclismo, especialmente por causa da sua reprodução nos filmes, atrelando-se ao sentimento de velocidade e adrenalina, o *Rock n'Roll* não apresenta em si uma função para que a comunidade sobreviva ou tem o poder de fazer com que os motociclistas deixem de ser o que são por não apreciar o ritmo. Dessa forma, no caso do Enigma Moto Clube, cujos membros curtem esse tipo de música, não significa dizer que alguém que não aprecie *Rock* não possa se juntar ao grupo. Porém, ressalta o presidente, Fábio Ferreira: “O cara tem que saber que a gente gosta de *Rock* e tem ao menos que aceitar”, explicou. Os clubes de moto no Recife que procuram resguardar em determinados aspectos as suas raízes estadunidenses também costumam apresentar uma preferência pelo *Rock n'Roll*, como ocorre com o Abutre's Moto Clube e o HOG. Portanto, o ritmo representa apenas uma simples preferência, comprovando-se pela recorrência de Brega, Forró e Pagode em algumas festas e encontros motociclísticos.

Além dos ritmos musicais, outro costume que marca presença em grandes festas trata-se de fazer churrasco com um boi inteiro no rolete. A exposição do animal pode até atrair as pessoas para tirarem fotos, mas não apresenta realmente uma função dentro daquela comunidade, pois também se pode comprar carne para churrasco já cortada. Ao mesmo tempo, ressalte-se que, mesmo quando à primeira vista um elemento parece ser irrelevante para determinado problema, ele pode integrar um esquema estrutural de ações que compõem a instituição, podendo ser relevante e simbólico para outro problema (FIRTH, 1974, p.43).

Portanto, encerramos o segundo capítulo da dissertação tendo apresentando os principais instrumentos simbólicos utilizados pelos motociclistas, que definem sua identidade e caracterizam-nos enquanto distintos de simples “condutores de motos”. Esses elementos, assim sendo, atuam no sentido de dar coerência e continuidade à estrutura dos clubes de motos, criando um ambiente propício para o relacionamento entre as pessoas.

CAPÍTULO III - CONFLITOS NO ESPAÇO SOCIAL DOS CLUBES

Estudamos no capítulo anterior os instrumentos simbólicos caracterizadores da cultura dos motociclistas, que contribuem para a coesão e a continuidade do contexto dos clubes. Porém, pelo menos em algum momento da história de uma sociedade, ela deverá passar por situações de conflito, de desordem, de entropias, ainda que seja uma sociedade saudável e normal, pois em toda ela uma concordância geral parece rara de existir (JUNG, 1977, p.59). Dessa maneira, neste capítulo, nos propomos a identificar e compreender as problemáticas vividas pelos motociclistas: não as relacionadas com profissão, parentesco ou outros temas da vida social, mas as decorrentes de interação nos espaços dos clubes, desconsiderando, portanto, “aspectos irrelevantes” (MALINOWSKI, 1978, pp.24-25).

Partimos, assim, do pressuposto de que a ocorrência de conflitos e dos fenômenos disfuncionais pode concorrer para a perda da memória positiva entre as pessoas e, ao mesmo tempo, no sentido contrário, para o reforço da solidariedade decorrente das tensões. Portanto, apesar da possibilidade de reversibilidade de uma situação de conflito (JUNG, 1977, p.59), durante o período de seus efeitos surgem diversas oportunidades de estudo para o campo da antropologia. Nesse sentido, começamos a seguir nos questionando sobre aqueles que são, supostamente, causadores desses conflitos: os motociclistas “desviantes”.

3.1. “Contaminadores do ‘meio’ motociclístico”

“Eu conversava com uma pessoa que me disse nunca ter visto nem na Igreja Católica, nem na Evangélica, nem nos Mórmons uma irmandade como somos nós”, posicionou-se o presidente do Moto Clube Filho dos Ventos, Alexandre Vovô. Com essa afirmação, o motociclista se referia ao sentimento de amizade e de união vivido pelos “irmãos de colete”. No entanto, já alertava Maffesoli (2002, p.17) que não existe nada mais instável do que o sentimento num modelo de organização racional. Assim, embora seja pouco frequente a ocorrência de brigas, conflitos ou preconceitos entre os “verdadeiros” motociclistas, conforme sugeriu Vovô, acredita-se que problemas podem surgir devido a forasteiros contaminadores do “meio”.

Segundo Alexandre Vovô, nem todos os motociclistas são iguais. “Tem os motociclistas mais educados e tem os que não seguem as regras. Nós temos, assim, as pessoas

suas que estão no ‘meio’, que são penetras”, revelou. Mas, então, o que motivaria a entrada dessas pessoas “desviantes” no ambiente dos clubes de motos? Nesse sentido, Cooley (1996) afirma que, onde se instala o “bem”, existe também o “mal”. “(...) quanto mais um tipo particular de mérito é reconhecido e admirado, tanto maior a probabilidade de ser adotado por pessoas indignas” (COOLEY *apud* GOFFMAN, 1996, p.41). Essas pessoas indignas, por sua vez, ou desviantes, são aquelas cujo rótulo foi aplicado com sucesso, sendo o comportamento desviante aquele que as pessoas assim o rotulam (BECKER, 1977, p.60).

Nessa perspectiva, Malinowski (1932) explica que esse rótulo pode ser aplicado com sucesso a umas pessoas e não a outras, a depender de algumas circunstâncias. Como exemplo, o autor conta que, mesmo após quebrar as regras de exogamia dos melanésios das Ilhas Trobriand por se relacionar com sua prima, um garoto tinha a desaprovação do povo, mas nenhuma medida havia sido tomada até que o pretendente dela, que se sentiu prejudicado, expôs a situação para toda a comunidade, acusando-o de incesto. Por isso, o jovem decidiu se suicidar, desesperado (MALINOWSKI, 1932, p.78). Aproveitando essa ideia, percebemos que muitos comportamentos de alguns motociclistas são reprováveis, porém vistas grossas são feitas por aqueles rotuladores do caráter desviante.

É o caso, por exemplo, do discurso de que não se deve consumir bebidas alcoólicas antes de andar de moto, inclusive porque a própria lei proíbe, porém muitos “motociclistas” bebem e “se garantem que a Polícia Rodoviária Federal não vai pará-los, porque estão no meio de um ‘comboio’ de motociclistas”, afirmou uma fonte⁴⁹. Esse mesmo contato comentou que “os policiais acham que todos os motociclistas são certinhos e nem param eles pra vistoria ou bafômetro”. Portanto, Becker (1977) afirma que não se pode ter certeza de que a categoria daqueles que foram rotulados de desviantes conterà todos os que realmente transgrediram uma regra, pois muitos infratores podem escapar à prisão e, assim, não serem incluídos na população de desviantes (BECKER, 1977, p.60). Dessa maneira, enquanto ninguém falar sobre o assunto, nem despende críticas sobre certos comportamentos, o comportamento desviante parece não existir em si mesmo, como se houvesse um “acordo silencioso”.

Porém, esse comportamento de desvio implica a assunção de um risco. Afinal, o motociclista sabe que investiu muito tempo e *performance* para continuar sendo “normal” e, de repente, permitir-se ser tomado por impulsos não convencionais (BECKER, 1977, p.75). Por isso, mesmo quando o comportamento considerado “adequado” não faça parte de sua personalidade, o motociclista deverá aderir a ele, pois será para o próprio bem dele ou da

⁴⁹ São essas e outras passagens reveladas durante o texto que pinçamos o modo pelo qual os próprios motociclistas enxergam-se uns aos outros.

comunidade (GOFFMAN, 1996, p.26). Portanto, se o motociclista bebe antes de conduzir a moto, por mais que tenha esse costume, ele deverá defender, no discurso, a necessidade de fazer exatamente o contrário, pelo bem da reputação do grupo.

A noção de desvio, no entanto, não pode ser analisada estritamente dentro de uma única comunidade, pois uma sociedade possui diversos grupos, cada um deles com seu próprio conjunto de regras, e as pessoas pertencem a muitos grupos simultaneamente (BECKER, 1977, p.59). Dessa forma, aparece em cena a necessidade do estudo do conceito de ambiguidade, pois uma mesma atitude pode ser aceita em um desses grupos, mas não em outro. Quando certo moto clube não permite o consumo de *crack*, a entrada de mulheres (como membros) e homossexuais, pensamos em como a tradição do clube pode ir, aparentemente, de encontro a certos preceitos defendidos socialmente. Em outras palavras, em termos do próprio moto clube não há desvio, mas os valores adotados por eles podem sinalizar transgressão em relação ao setor mais amplo da sociedade, estimulando polêmicas em torno da discriminação.

Em outro exemplo, quando um moto clube contratou uma banda cujos integrantes eram membros de outro moto clube, e decidiram mudar o valor do pagamento já acertado apenas dois dias antes do *show*, a banda decidiu não tocar por não concordar com os novos termos. Com isso, contou uma fonte, os contratantes pediram ao presidente do moto clube que suspendesse o colete dos membros músicos, com fins de punição. “Mas, a identidade do músico é uma e a identidade do motociclista é outra. Então, ninguém suspendeu nada”, revelou.

Deve-se salientar, ainda, que as regras tendem a ser aplicadas mais a algumas pessoas do que a outras. Quando o presidente de um moto clube comete uma infração, haverá mais probabilidade de isso ser silenciado do que se o mesmo ato fosse cometido por um “aspirante” a membro do clube. Dessa forma, o grau com que um ato será tratado como desviante depende também de quem comete e de quem sente que foi prejudicado por ele. Além desse aspecto, o tempo pode se mostrar uma variável de intervenção na maneira como o desviante será encarado socialmente, pois, num momento, pode receber uma resposta muito mais indulgente que num outro momento. Com os ensinamentos de Radcliffe-Brown (1973), podemos, no entanto, considerar que os conflitos enfrentados pelas pessoas nos clubes de moto, apesar de desestabilizarem-nas em determinados aspectos, não desencadeará, necessariamente, em sua morte, mas indicará uma mudança de estrutura, a partir da resposta aos problemas.

Enquanto um organismo atacado por doença virulenta reagirá e, se a reação falhar, morrerá, uma sociedade que seja arrastada à condição de desunidade ou inconsistências funcionais não morrerá, exceto em casos relativamente raros, mas continuará a lutar no sentido de uma espécie de eunomia, algo como a saúde social, e poderá, enquanto isto, alterar seu tipo estrutural (RADCLIFFE-BROWN, 1973, p.225).

Nesse sentido, as respostas aos problemas podem ser diversas. Durante uma festa, o seu organizador foi alertado sobre determinado motociclista de outro grupo que bebia e jogava latinhas de cerveja no chão. Procedendo de maneira racional, ele pediu a essa pessoa que, se ela visse alguém sujando o chão, “ficasse de olho” para lhe dizer, evitando uma possível briga e usando de estratégia para gerar empatia, numa “cumplicidade forjada”. Dessa forma, Langdon (1996) explica que, quando um indivíduo chega diante de outros, suas ações influenciarão a definição da situação que vai se apresentar. Neste caso, ao agir de forma “calculada”, o motociclista se expressou de determinada forma para dar a impressão que lhe interessava obter (LANGDON, 1996, p. 15).

Outro tipo de resposta podem ser os casos de punição aos motociclistas desviantes. Segundo o vice-presidente do Moto Clube Comando do Asfalto, Edwan Sousa, já houve situação em que o membro recebeu punição de suspensão, perdendo temporariamente o colete, mas depois pegando de volta. Assim, Radcliffe-Brown (1973) destaca que a função de qualquer atividade periódica, como a punição de um “crime”, contribui para a manutenção da continuidade estrutural (RADCLIFFE-BROWN, 1973, pp. 222- 223). Portanto, revelou o motociclista Edwan Sousa, sobre a punição a membros:

Alguns são punidos porque fizeram besteira em público, ficando muito bêbado, ou então porque tava cheirando loló. Outro porque tava colocando gaia na mulher... Essa pessoa é privada de usar o colete durante um tempo e, em alguns casos, pode ser privado de voto, se for membro escudado. Quando retorna ao grupo, às vezes a pessoa muda, às vezes não. Mas aí a gente fica no pé da pessoa e diz logo que se fizer de novo, a punição vai ser pior. Quando ela quer realmente melhorar, evita cometer o mesmo erro novamente e, geralmente, conversa a sós com o presidente ou alguém da diretoria, pede desculpa e reconhece o erro. Mas, quando é expulsão, é para sempre (Edwan Sousa, vice - presidente do Moto Clube Comando do Asfalto).

No espaço social dos clubes, percebemos que alguns conflitos giram em torno da maneira com que se veem as posições ou *status* ocupados por certos motociclistas. Na sede de um moto clube, onde há a necessidade de se fazer a limpeza periódica, a responsabilidade fica para algum “aspirante”. Dessa forma, adota-se o membro ainda em estado de “liminaridade” para solucionar o problema, que dificilmente irá relutar diante da imposição, pois deseja

agradar o grupo. Não importa se o gesto implica injustiça ou não, mas apenas quer se evitar confrontos com os membros, de fato, detentores de certas “regalias”.

Como se percebe, uma sociedade ameaçada de ser rompida pelas diversas tensões existentes pode sentir a necessidade de encontrar um mecanismo regulador da homeostase (equilíbrio) do corpo social. Entre eles, há o sacrifício, perspectiva trabalhada por René Girard (*apud* MERUJE; ROSA, 2013, p.153), consistindo em descarregar sobre uma vítima (o bode expiatório) essas tensões. O autor apresenta o sacrifício como controlador da violência na sociedade, pois possíveis conflitos, inclusive no contexto dos clubes de motos, são minimizados ou extinguidos a partir da “martirização” de apenas uma pessoa ou o mínimo delas. “O sacrifício toma como meio a utilização da violência, sobretudo física numa primeira instância, que ao longo da história se foi transformando cada vez mais em formas dissimuladas e muito mais subtis” (MERUJE; ROSA, 2013, p.157).

Nesse sentido, destacam-se os motociclistas que, durante as festas e encontros, são sempre “escalados” para fazer o trabalho que ninguém quer, ao passo que os “mais chegados” ficam sem encargo, o que inclui servir comida, “cuidar do churrasco” ou ser fotógrafo. Os que ficam “sem encargo” seriam os “medalhães”, o que Damatta (1997) denomina ainda de “figuras” e “personagens”, cristalizando qualidades morais de determinado domínio social, podendo surgir onde quer que haja um grupo, jogando com todas as identidades possíveis (DAMATTA, 1997, p.194). O autor explica que eles gozam de um prestígio especial que se manifesta no modo pelo qual são tratados: livres das regras constrangedoras do sistema, colocados unanimemente numa espécie de Nirvana social, um Himalaia das escaladas hierárquicas, acima das brigas rotineiras. “É quando não se precisa mais usar o ‘sabe com quem está falando?’” (DAMATTA, 1997, p.205).

Portanto, caso os motociclistas em estado de “liminaridade” não prossigam “servindo” os demais membros, podem ser escanteados ou ignorados. Em muitos casos, segundo o depoimento de uma fonte, “nem percebem que estão sendo explorados, ou percebem, mas acham que são importantes pelo trabalho desempenhado”. E completou: “Acho que percebem, mas seguem para não serem excluídos. Eu vejo muito clube como uma empresa, que você é o empregado tendo que bater ponto, como se fosse uma obrigação, sem reconhecimento”. Então, o que fazer diante disso? Segundo essa mesma fonte, também motociclista, deve-se “usar da estratégia pra não virar empregado. O cara quer agradar, pra mostrar amizade, mas a hierarquia pesa muito nesse meio. É por isso que tou pretendendo fundar meu próprio clube”.

Outra problemática observada no campo dos motociclistas levanta a necessidade de estudar o conceito de rivalidade mimética, conforme Girard (*apud* MERUJE; ROSA, 2013). O

autor explica que, fundamentalmente imitativo, o desejo pessoal deriva de um “outro” adotado como modelo. Consequentemente, o caráter mimético do desejo torna-se a causa primordial da violência humana. Em outras palavras, segundo Meruje e Rosa (2013), o desejo do outro excita e é mediador do desejo próprio (MERUJE; ROSA, 2013, p.162). Dessa maneira, nos clubes de moto, a rivalidade mimética pode ser atestada quando o presidente de um clube precisa encerrar determinado projeto, que premiava com um *botton* o membro que mais rodava com a moto, porque reclamações de motociclistas começaram a surgir, alegando terem rodado mais que o outro. Ora, se o desejo inicial era curtir a presença dos amigos e rodar com a moto fazendo viagens, apreciando as paisagens, o que ocorre num sentido de brincadeira, o surgimento de disputas descaracteriza a pureza do gesto: não se roda mais pelo simples “prazer”, mas para disputar com o “outro” adotado como modelo.

Portanto, envolvendo-se em conflitos, conforme alguns dos apresentados até agora, muitos motociclistas percebem que o clube ao qual pertencem ou os motociclistas com quem convivem não mais atendem a seus interesses ou sentimentos de amizade. Mágoas, discórdias e desentendimentos induzem muitos motociclistas a deixarem o “meio”, migrarem para outros moto clubes e firmarem alianças com novos motociclistas.

3.2. “Cisão” e “alianças” entre clubes

Os problemas vividos entre motociclistas de um mesmo moto clube ou a empatia sentida por membros de grupos diferentes podem ensejar situações de, respectivamente, “cisão” e “aliança”. No primeiro caso, segundo Dummont (1973), as cisões decorrem de uma “prosperidade aumentada” ou de “ressentimentos”, sendo seu princípio motor hierárquico (DUMONT, 1973, p.258). No segundo caso, as alianças ocorrem quando determinados moto clubes e motociclistas procuram “rodar juntos”, sendo possível sempre vê-los em confraternização nas festas e viagens, e o pensamento a respeito de um desses clubes remete ao pensamento automático sobre os demais, como se formassem um “todo maior”.

O processo de aliança, no entanto, não deixa de ser ambíguo, pois a aliança entre membros provoca, ao mesmo tempo, alguma espécie de cisão pela opção da não aliança com outros grupos. Mas, por que ocorrem esses fenômenos nos clubes de moto? Conforme explica Kemp (2002), a legitimidade dos traços da identidade das pessoas e dos grupos podem ser modificados, ampliados ou reprimidos e, enquanto forem legitimados, permanecerão (KEMP, 2002, p.84). Do contrário, como se tem mais de uma identidade devido ao processo de globalização, podem ocorrer os dois processos: de separação ou de aproximação.

Devido ao fenômeno da cisão, muitos moto clubes compõem-se por membros que deixaram outros clubes, os quais poderão ter estimulado a saída também de outros. Segundo o conselheiro de administração nacional do Moto Clube Bodes do Asfalto (PE), Ailton Cezar, as disputas internas durante a estadia no clube anterior são as principais razões da saída, independentemente de quem esteja certo, se o clube ou o motociclista em questão. Nesse sentido, frise-se que, quando um motociclista deseja migrar para outro grupo, sua transição não desencadeará, como regra, na perda completa do *status* já adquirido por ele no clube anterior, pois significa que ele conhece as regras do “meio”, salvo se ele tiver deixado o clube por má conduta. Em boa parte dos casos, alguns motociclistas saem do moto clube para fundar o seu próprio, sem ninguém para mandar, portanto, torna-se possível existirem clubes com apenas um membro, do qual ele se torna o próprio presidente. “Muitos querem apenas as premiações para si próprio e não terem que dividir com os colegas”, frisou Cezar.

Diversas podem ser as causas motivadoras da saída de membros de um clube. Num desses casos, um motociclista foi expulso, porque “estava dando em cima” da esposa de outro colega. Segundo relatos desse membro que foi colocado para fora, ele afirmou sentir-se indignado com o presidente do clube, pois o próprio não era um “exemplo” a ser seguido. Num momento de desabafo, a fonte comentou: “Olha pra isso, ele aí todo ‘posudo’. Me expulsou do moto clube, mas vive dizendo que a mulher é feia e vive falando das gostosas. Ele é um cínico”, comentou o ex-membro, que não usava colete de nenhum clube na ocasião, parecendo estar sozinho. Nesse caso, além de supostamente causar problemas enquanto estava no grupo, permaneceu “conduzindo” mal estar (DOUGLAS, 1966, p.29).

Ao mesmo tempo, pensamos que o fenômeno da “separação” pode ser considerado uma atitude positiva para a saúde dos membros e do clube, dado que não mais compartilham de mesmos ideais. Porém, a cisão pode ter também consequências negativas. Nesse sentido, um motociclista desabafou estar se sentindo um pouco desnorteado dentro do seu moto clube pela saída de algumas pessoas antigas e pela entrada de novos membros. “Poderíamos dizer que perdeu um pouco da essência original que eu sentia quando entrei. Penso que no começo havia mais entrosamento”, pontuou. Assim, se a personalidade social trata-se de algo que muda durante o curso da vida da pessoa, “não podemos estudar pessoas a não ser nas condições de estrutura social, nem podemos estudar a estrutura social exceto em termos de pessoas que são as unidades de que ela se compõe” (RADCLIFFE-BROWN, 1973, p.239).

De maneira inversa, ocorre também o processo de alianças que, em alguns casos, podem provir de uma cisão anterior (como quando um clube deixa de andar com um para andar com outro). Segundo Velho (1986), as alianças estão diretamente relacionadas ao termo

reciprocidade (VELHO, 1986, p.23). Considerando as alianças enquanto uma espécie de “casamento”, a união entre diferentes grupos de motociclistas se estabelece pelos mesmos canais de comunicação, delimitação de fronteiras e elaboração de identidades (VELHO, 1986, pp.23-24). Significa dizer que redes de sociabilidades são tecidas entre moto clubes diferentes, mas que possuem determinada similaridade, ganhando certa relevância num referido contexto. Esses clubes poderão ser vistos “rodando juntos”, como se fossem “apenas um”. Para Velho (1986), a valorização e a possibilidade dessa “escolha” reforçam a autopercepção do indivíduo, diante dos segmentos mais individualizados na sociedade moderna (VELHO, 1986, p.34).

As alianças ou, como diria Weber, a “permanência relativa entre os membros” enseja a expectativa de lealdade recíproca, por meio da busca de fins comuns, além daqueles superficiais, não incluindo um relacionamento meramente técnico (WEBER, 2002, p.74). Um dos presidentes desses moto clubes que uma vez formaram aliança revela que, na época, cada clube apresentava sua própria sede ou ponto de encontro, mas acabaram encontrando um ponto geral para todos. “Tínhamos muita afinidade e laços de amizades fortes, veio a questão da irmandade, então coloquei os brasões na camisa de cada clube e brasões menores nos coletes, colocou.

No entanto, uma aliança de grupos pode ser seguida também de uma cisão. Então, o relacionamento entre grupos, antes motivo de orgulho, passa a ser um problema, razão para vergonha, arrependimento ou deboche por parte daquele que decide romper com a aliança ou mesmo de quem foi rompido. No caso deste motociclista, a “irmandade” acabou esfriando por “divergência de pensamentos” e, hoje, motociclistas específicos desses moto clubes não mais se relacionam, embora ainda se mantenha uma boa convivência com o moto clube em si mesmo. Segundo Velho (1986), a “separação” altera a rede de relações construídas por meio do “casamento”, que agora se desfaz, havendo forçosamente uma reestruturação e remapeamento do campo social, pois os membros passam para a categoria de ex-membro (VELHO, 1986, p.29).

Portanto, ainda de acordo com Velho, “Fazer novas amizades, restabelecer antigas, explorar outros ambientes, parece ser um processo bastante típico de uma sociedade metropolitana, altamente diferenciada (...)” (VELHO, 1986, p.31). Dessa forma, podemos perceber que as “cisões” e as “alianças” contribuem para a renovação da estrutura dos clubes de moto.

3.3. A “dominação” sexual nos clubes

Quase todos que tomam conhecimento do tema desta dissertação questionaram o “machismo” e a presença da mulher no “meio” motociclístico. Além disso, também perguntaram sobre o tratamento dado aos homossexuais, visto que a prática do motociclismo clama uma suposta “virilidade” atribuída aos homens heterossexuais. Politicamente, os motociclistas não levantam uma bandeira contra mulheres ou homossexuais. Ao contrário, seu discurso recusa, oficialmente, quaisquer formas de discriminação, devendo ser o “meio” acolhedor de quem possua interesse em conhecê-lo. Porém, individualmente, apresentam seus próprios posicionamentos, refletindo as experiências de vida de cada um, influenciadas pelo próprio pensamento vigente na sociedade.

Durante a pesquisa de campo, frases como “Não discrimino homossexual, só quero eles longe de mim” ou “Não conheço nenhum ‘veadinho’ no ‘meio’, não” foram proferidas por alguns motociclistas. No caso das mulheres, em diversos momentos são lembradas pela sua importância para tornar as festas mais bonitas. Nesse sentido, frise-se que, na sociedade em que vivemos, as pessoas incorporam em esquemas inconscientes de percepção a dominação masculina. Com esse pensamento, Bourdieu (1999, p.15) explica que a visão androcêntrica impõe-se como neutra e não tem necessidade de ser legitimada nos discursos. O imperativo masculino aparece no “meio” motociclístico e se manifesta sem nem sequer, muitas vezes, os atos provenientes dele serem percebidos, como quando se admira uma mulher que saiba andar de moto. Portanto, para Bourdieu (1999, p.18), a ordem social funciona como uma imensa máquina simbólica que tende a ratificar a dominação masculina sobre a qual se alicerça.

Segundo a diretora feminina e integrante do *Harley - Owners Group* (HOG), Del Ferreira (Figura 29), ela percebe que os homens procuram tratá-la de modo sempre muito delicado. “Se eu estaciono a moto e não consigo puxar pra sair de ré, eles vêm puxar pra mim, não preciso nem chamar. Eles vêm certa fragilidade”, pontuou. Nesse contexto, a motociclista relações públicas do Moto Clube No Stress na Estrada, Lúcia Gleicy, também afirmou que, durante longas viagens, costuma ser perguntada sobre seu estado físico para continuar e se não deseja descansar. Nas sociedades ocidentais, a mulher ainda é considerada a partir de sua fragilidade “inata”. Na visão dos homens, elas podem ser vistas como mulheres “de personalidade” quando decidem se tornar motociclistas, como se fosse algo avesso à sua biologia. A essas figuras, Mead (2009) atribuiu-lhes o nome de “inadaptadas”, sendo as pessoas que podem contribuir para a mudança do *status quo*, cujos comportamentos são

excepcionais à cultura de uma sociedade. Portanto,

Por disposições inatas ou acidente da primeira educação ou mediante as influências contraditórias de uma situação cultural heterogênea, foi culturalmente cassado, sendo o indivíduo para quem as ênfases mais importantes de sua sociedade parecem absurdas, irreais, insustentáveis ou completamente erradas (MEAD, 1979, p.277).

Comentando ser bastante respeitada pelos homens do grupo, uma motociclista contou viajar sempre com eles, “mesmo sendo a única mulher”. Com esse depoimento, percebe-se que se parte da premissa de que a própria mulher, sem perceber, coloca-se numa situação de vulnerabilidade e de segundo plano. Assim, qualquer comportamento dos homens contrário a essa percepção – como quando permitem às mulheres uma “aparente” independência – faz com que sejam elevados ao patamar de heroísmo. No espaço social dos clubes de moto, as mulheres também podem sofrer com a chamada violência simbólica, o que se mostra evidente quando elas escutam que aquele não é lugar para elas (na verdade, atribui-lhes a natividade aos setores da casa e família). Muitos motociclistas homens, portanto, buscam na violência das palavras uma autoafirmação da quase obrigação de se sobressaírem em determinados segmentos ou práticas da sociedade, como é o caso do motociclismo. Para Bourdieu (1999),

(...) violência simbólica, violência suave, insensível, invisível a suas próprias vítimas, que se exerce essencialmente pelas vias puramente simbólicas da comunicação e do conhecimento, ou mais precisamente, do desconhecimento, do reconhecimento ou, em última instância, do sentimento (BOURDIEU, 1999, p.7).



Figura 29: Ferreira fala sobre a presença feminina no “meio” motociclístico
Fonte: acervo da pesquisadora

Basicamente cabendo às mulheres o papel de “garupeiras”, muitas delas não frequentam o cenário motociclístico de forma autônoma, porque os maridos não permitem. E elas, em diversos casos, economicamente dependentes, são obrigadas a aceitar. Segundo os relatos da presidente do Moto Clube Mulheres do Asfalto, Waldete Menezes, são muitos os fatores que dificultam o seu ingresso no motociclismo: o desconhecimento da existência dos grupos e a timidez, por achar que a cilindrada da sua moto é inferior e por não ter disponibilidade para viajar. Porém, todas essas justificativas, segundo a motociclista, são derrubadas com diálogos e informação, sendo o impedimento mais forte a não aceitação dos companheiros. “Ainda é cultural que motociclismo é um universo masculino”, comentou, reafirmando que lugar de mulher é onde ela queira estar. Reforçando a ideia de dependência funcional das mulheres em relação aos homens, percebemos que muitas garupeiras carregam em seu colete os dizeres “primeira dama”, quando são companheiras do presidente de um moto clube.

Outra perspectiva a ser analisada trata-se da “sexualização” da mulher no “meio” motociclístico, quando “garotas” são contratadas para fazerem a publicidade de alguma empresa do ramo automotivo/náutico/motociclístico, cujas programações atraem motociclistas de moto clubes. Nelas, modelos são retratadas como “garotas molhadas” que, fazendo propaganda de lava-jato, prestam o serviço de lavar as motos dos visitantes, com suas roupas transparentes e mostrando o corpo. Além disso, “concursos” com a garota mais “sarada” de

academia também compõem o cenário de algumas festas. Assim, as mulheres são pensadas para atraírem os olhares masculinos para os *stands* que representam. Nesse sentido, há quem questione se realmente a tática surte o efeito de alavancar as vendas de marcas, mas não se discute seu papel de satisfazer aos desejos masculinos.

Apesar de confessarem sentir “excitação” por elas, alguns homens acreditam que a tentativa de atrair o consumidor poderia ser conquistada com maior êxito caso elas trocassem o uso de roupas mais sensuais por outras que retratassem a “personalidade da mulher motociclista”. Isso incluiria aderir ao uso de botas, luvas e colete, criando maior identificação com as próprias motociclistas, algumas das quais questionam o porquê de apenas mulheres serem “utilizadas” para fazer a propaganda das marcas. “Ninguém coloca um Deus grego, malhado, de sunga vendendo uma moto”, desabafou uma fonte. Mais uma vez, percebemos os efeitos da dominação masculina.

Assim, segundo Bourdieu (1999), a divisão entre os sexos parece estar “na ordem das coisas”, referindo-se ao que está dentro de uma “normalidade” e “naturalidade”, a ponto de ser inevitável: a dominação masculina está incorporada nos corpos e nos *habitus* dos agentes sociais, funcionando como sistemas de esquemas de percepção, de pensamento e de ação (BOURDIEU, 1999, p.17). Quando se fala em “dominação masculina”, inferimos a dominação também da heterossexualidade. Portanto, como ficam os homossexuais no “meio” motociclístico? Conforme se percebe no campo, a maioria dos presentes nas programações motociclísticas são homens, mas o que não podemos asseverar certamente consiste na orientação sexual deles. Segundo Pecheny (2004, p.18), a homossexualidade não se mostra evidente ante os olhos dos demais, já que se consegue ocultar com relativa facilidade e, devido a essa possibilidade de ocultação, muitos decidem esconder a própria orientação sexual porque, “em nossa sociedade, a homossexualidade é uma dimensão da personalidade que constrói um motivo de estigmatização, discriminação e exclusão” (PECHENY, 2004, p.18, tradução nossa⁵⁰).

Temendo a hipotética revelação de sua homossexualidade, Pecheny (2004, p.23) explica haver, por parte de muitos homossexuais, a manifestação do medo de uma discriminação antecipada. Foi por isso que o membro de um moto clube, atuante nas saunas *gays* do Recife, assumiu para um colega nosso de mestrado, que trabalha no tema “Prostituição masculina nas saunas gays”, não frequentar mais o cenário motociclístico com receio de ter sua orientação sexual revelada, o que se sustentou por muito tempo porque,

⁵⁰ Em nuestra sociedad, la homosexualidad es una dimensión de la personalidad que constituye un motivo de estigmatización, discriminación y exclusión (PECHENY, 2004, p.18).

segundo relatos, ele não apresentava trejeitos femininos. Dessa forma, Pecheny (2004) expõe que, numa sociedade onde se discrimina a homossexualidade, os homossexuais se reservam, em geral, no direito de decidir quando e a quem revelar sua identidade sexual (PECHENY, 2004, p.19).

Para o autor, a dificuldade maior observada numa sociedade homofóbica não consiste apenas na dimensão sexual da identidade homossexual, mas na sua expressão pública como afeto, amor ou compromisso, ou seja, se a homossexualidade se tornar publicamente visível (PECHENY, 2004, p.20). Por essa razão, uma motociclista homossexual entrevistada revelou evitar trocar carinhos com sua companheira, que também é sua garupa. Se alguém perguntar, ela não nega, porém procura não demonstrar os sentimentos na frente dos outros. “Por exemplo, as meninas ficam dizendo pra gente ir dançar, mas eu não gosto, é meu mesmo. Eu não acho que ninguém vá chegar a ponto de jogar pedras, mas olham com cara feia e isso me incomoda”, contou. Segundo esta motociclista, já ocorreu de rapazes se “chegarem” nela e perguntarem “quem era aquela morena” para alguma das colegas. Em resposta, as amigas falavam que ela estava acompanhada pela companheira. Alguns se afastavam, pedindo desculpas, mas a motociclista acredita que muitos homens vêem o casal como um “fetiche” sexual ou, então, como razões para brincadeiras de mau gosto. “Teve um namorado de uma colega da gente que disse que nosso moto clube se chamava Moto Clube ‘Cola Velcro’”, afirmou.

De um lado, conforme percebemos, existem homossexuais que encaram sua orientação pela “vergonha em ser gay” , como “algo que não se escolhe”, como algo que em algum “momento deu errado” (PASSAMANI, 2007, p.10). De outro, há os que aceitam sua orientação sexual, porém preferem não expô-la arbitrariamente ao público. Isso ocorre porque os “dominados” aplicam categorias construídas do ponto de vista dos “dominantes” às relações de dominação, fazendo-as assim ser vistas como naturais (BOURDIEU, 1999, p.46). Dessa maneira, no caso das mulheres, elas procuram na formação de moto clubes, como o Mulheres na Estrada e o Mulheres do Asfalto, um meio de resposta contra a opressão sofrida pela dominação masculina no “meio” motociclístico. Por seu turno, os motociclistas homossexuais procuram manter a discrição, quando não o segredo, a fim de que possam aproveitar momentos de lazer num ambiente taxado como para “homens”. Por fim, ressalte-se que a homofobia e o “machismo”, supostamente existentes nos clubes de moto, apesar de se manifestarem de maneira peculiar no contexto do motociclismo, não se trata de uma expressão exclusiva dele, mas refletem uma tendência da sociedade em geral.

3.4. Impressão dos motociclistas sobre as respostas mentais da cidade

Os motociclistas estabelecem diferentes níveis de relação com a cidade, apropriando-se simbolicamente dos seus espaços geográficos, a partir da diferença cultural, da memória histórica e da organização social (GUPTA; FERGUNSON, 2000, p.30). Além disso, eles também interagem com os cidadãos, despertando-lhes sentimentos que vão desde a “admiração” até a “discriminação”. É quando percebemos a ocorrência de respostas mentais e, inevitavelmente, comportamentais, dos habitantes das cidades ao que lhes parece ser de “um mundo exterior”. Num processo de mútuas influências, redes de sociabilidades são construídas a partir do triângulo: motociclistas, cidadãos e a própria cidade⁵¹.

Na cidade, as ruas resgatam a experiência da diversidade, possibilitando a presença do forasteiro, o encontro entre desconhecidos, a troca entre diferentes, o reconhecimento dos semelhantes, a multiplicidade de usos e olhares (MAGNANI, 2003, p.3). Para Magnani (2003), a rua não opera com significados unívocos, mas com sistemas de relações. Portanto, não se fala na rua “em sua materialidade”, mas em “experiência da rua”, uma vez que ela passa a não ser vista como mero espaço de circulação, mas de suporte de sociabilidade. Na sua “experiência da rua”, o motociclista Maluquinho, do Moto Clube Solouquinho do Asfalto, revelou já ter enfrentado situações constrangedoras ao ser barrado na entrada de banco. “No colete, tem um monte de ‘coisa’ de ferro. Por mais que eu tire tudo, celular, carteira, chaveiro, moeda, ainda vai apitar, porque o colete é cheio de *bottons*. Mas, eu não tiro não. Meu colete é minha segunda pele”, afirmou. Sobre a “experiência da rua”, frisa Magnani (2003),

Talvez se descubra, por exemplo, que para determinados grupos e faixas etárias e em determinados horários seja o espaço do Shopping Center que ofereça a experiência da rua; para outros, recantos do centro como galerias e imediações de certas lojas é que constituem o local de encontro, troca e reconhecimento; na periferia, um salão de baile nos fins de semana, ou a padaria no final do dia são os pontos de aglutinação; às vezes, um espaço é hostil ou indiferente durante o dia, mas acolhedor à noite (MAGNANI, 2003, p.4).

Por seu turno, reunindo-se numa lanchonete pequena ao lado de um restaurante, o Moto Clube Comando do Asfalto chegou a ter problemas com a gerência do restaurante por estacionar as motos na rua ao lado do estabelecimento, devido a possíveis críticas de clientes. “Tipo, lá não tem vaga marcada, é rua né? Quem chegar que pegue sua vaga”, colocou Edwan

⁵¹ Neste trabalho, procurou-se saber a opinião dos próprios motociclistas sobre o que os cidadãos parecem pensar da cultura do motociclismo por meio de algumas experiências vividas.

Sousa, vice-presidente do clube. Já essa “experiência da rua” para o Moto Clube Brasil Caveira, por exemplo, ocorre especialmente aos domingos em sua sede, no bairro do Engenho do Meio, no Recife, conhecida como “Cemitério dos Caveiras”, considerada por alguns motociclistas como o “Marco Zero do motociclismo”, onde há confraternização entre os “irmãos” de diversos clubes. Chamando a atenção da comunidade do entorno especialmente pela decoração, que inclui duas “caveiras” pintadas no muro (Figura 30), o espaço repleto de motos e motociclistas denota imagens de ruptura e disjunção aos olhos “destreinados” dos passantes. Nesse sentido, destacam-se os ensinamentos de Langdon (1996), que afirma:

Se o indivíduo lhes for desconhecido, os observadores podem obter, a partir de sua conduta e aparência, indicações que lhes permitam utilizar a experiência anterior que tenham tido com indivíduos aproximadamente parecidos com este que está diante deles ou, o que é mais importante, aplicar-lhes estereótipos não comprovados. Podem também supor, baseados na experiência passada, que somente indivíduos de determinado tipo são provavelmente encontrados em um dado cenário social (LANGDON, 1996, p.11).



Figura 30: Sede do Brasil Caveira com muro pintado com duas caveiras
Fonte: acervo da pesquisadora

Para Gupta e Ferguson (2000, p.30), a premissa da descontinuidade configura o ponto a partir do qual são teorizados o contato, o conflito e a contradição entre culturas e sociedades. Portanto, o compartilhamento de um mesmo espaço, no mínimo de passagem, converge para uma problemática que se embasa na percepção da distinção de duas culturas proeminentes: a dos motociclistas e a dos moradores das comunidades do entorno e demais passantes. “As pessoas passavam se benzendo aqui na frente, achando que era macumba”, afirmou Caveira. Diante desse caso, podemos perceber a aplicação do conceito de “pórtico” pensado por Magnani (1998), referindo-se justamente aos espaços da paisagem urbana por onde passam pessoas que os consideram “lugares de perigo” e, muitas vezes, por serem

“sombrios”, precisa-se cruzar rapidamente, sem olhar para os lados.

Devido ao estereótipo provocado pelos simbolismos utilizados pelo Moto Clube Brasil Caveira, o clube ainda se envolveu num episódio que marcou diversos outros motociclistas e moto clubes, o que envolveu uma denúncia de leitor feita ao Jornal do Commercio, em 22 de agosto de 2011. Segundo este leitor, com o consentimento da direção de uma escola, o Moto Clube Brasil Caveira teria se “apossado do muro [da escola] para fazer apologia à violência”. Segue o texto da denúncia feita (Figura 31):



Figura 31: Denúncia afirma que MC faz apologia à violência em escola
Fonte: Jornal do Commercio

Segundo o texto da denúncia do leitor,

A violência nas escolas públicas do Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes já passa dos limites. Surgem pessoas disseminando o ódio como acontece na escola estadual Carlos Alberto, no Prado. Um grupo denominado Brasil Caveira, com o consentimento da direção da escola, já se apossou do muro para fazer apologia à violência. (Jovens estimulam violência em escola no Prado. Jornal do Commercio, Voz do leitor JC, 22 de agosto de 2011).

Depois dessa divulgação, houve quase uma comoção entre os grupos de motociclistas, saindo em defesa do Moto Clube Brasil Caveira. Na época, em 2011, recebi um desses desabafos em minha caixa de e-mail. Tratava-se do posicionamento da motociclista Mel Nascimento, afirmando no título do e-mail: “Informação distorcida dos nossos amigos do MC Brasil Caveira” e, logo em seguida, no corpo do texto, prosseguiu: “Como um jornal sério poderia colocar algo sem ao menos se informar melhor?”. Para ela, se o veículo de comunicação tivesse entrado no site que consta na foto da denúncia, teria visto que não se

trata de nenhuma apologia. “A caveira é o símbolo da igualdade. Quando a gente morre, não tem rico, nem pobre, nem negro, nem branco. Todos viramos caveira”, esclareceu Aldemir Brasil. Mas, não foi apenas a motociclista que se sentiu incomodada com a denúncia. Outros motociclistas se uniram pela defesa do Brasil Caveira, o que culminou no direito de resposta:

Brasil Caveira motoclub responde a leitor e destaca ações sociais e culturais

Em relação à carta do leitor Francisco Mendonça, a presidência do Brasil Caveira MC refuta qualquer tipo de apologia à violência. Ao contrário, o motoclub existe exclusivamente como forma de estimular a união entre os motociclistas do País, pregando a fraternidade, amizade e companheirismo. O grupo é responsável por ações sociais na Zona Oeste do Recife, como arrecadação de alimentos para vítimas de enchentes, bingos beneficentes e produção de eventos culturais. Inclusive o Brasil Caveira acaba de fechar parceria com a Creche Escola Maria de Nazaré, em Jardim Paulista, para arrecadar donativos. A presidência do Brasil Caveira Motoclube se coloca à disposição de qualquer pessoa que queira tirar dúvidas e contribuir com suas ações sociais (*Brasil Caveira motoclub responde a leitor e destaca ações sociais e culturais*. Jornal do Commercio, Voz do Leitor JC, 24 de agosto de 2011).

Conforme percebemos, mesmo os motociclistas distantes fisicamente, outros instrumentos virtuais, mediáticos e simbólicos agiram no sentido de marcar a relação afetiva entre eles, no caso, com o uso de e-mail e o direito de resposta no Jornal. Gupta e Ferguson (2000) reforçam esse pensamento, afirmando não considerarem o sentido de comunidade ou localidade limitado a formas de solidariedade e identidade em que a contiguidade dos espaços e o contato pessoal sejam fundamentais. Portanto, percebe-se que a imagem distorcida pela qual os motociclistas são percebidos ameaça sua identidade, correndo o risco de ser apagada.

A relação com a cidade e, em especial, com a comunidade do entorno da sede do Moto Clube Brasil Caveira ressalta-se ainda mais quando o grupo deseja realizar uma programação no Cemitério dos Caveiras. Para isso, necessita da autorização e assinatura dos moradores para fechar a rua. Segundo o presidente, Aldemir Brasil, já houve ocasiões de a “prefeitura desconfiar e bater de porta em porta perguntando se a assinatura seria mesmo das pessoas”, colocou. Trata-se, portanto, de um caso em que a manifestação da identidade dos motociclistas depende da permissão de hierarquias organizadas naquele espaço social. Dessa maneira, percebendo que seu modo de vestir, especialmente com o colete preto, e o estilo de vida que leva, induzia as pessoas a terem reações negativas, Brasil passou a trazer os moradores para perto de si por meio de campanhas sociais.

Essa iniciativa também tem sido adotada pela maioria dos moto clubes, alguns dos

quais inseriram essa necessidade nos próprios estatutos. No caso do Brasil Caveira, todo ano o grupo promove o Café da Manhã para o Dia das Mães, voltado para a comunidade do entorno, sorteando diversos presentes em um Bingo, como ventiladores, panelas e garrafas térmicas. As doações são feitas também pelos moto clubes parceiros, que se envolvem na programação. Além disso, tornando mais evidente a “diferença” entre os comportamentos do “motoqueiro” e do “motociclista”, existem clubes de moto que atuam ainda em parceria com órgãos públicos. No caso do Twister Moto Clube, o presidente Felipe Péricles revelou a preocupação do grupo em relação à educação no trânsito, tornando-se o seu moto clube colaborador em programas educativos junto ao Departamento Estadual de Trânsito em Pernambuco (Detran/PE) e ao Comitê de Prevenção aos Acidentes de Moto em Pernambuco (CEPAM). Nesse sentido, o diretor de comunicação do grupo, Maxwell Fonseca, ressaltou que o Twister procura divulgar as campanhas dos órgãos inclusive pelos canais de comunicação, como site e Rede Social.

Dessa forma, os casos de participação dos motociclistas em ações sociais e em campanhas de educação no trânsito representam uma espécie de luta pela preservação de sua autonomia em face “das esmagadoras forças sociais, da herança histórica, da cultura externa e da técnica de vida” (SIMMEL, 1987, p.11). Nesse sentido, bastante atuante em causas sociais, o motociclista Nilson Cachorrão, que distribui alimentos e agasalhos para os necessitados, pensa no gesto como uma maneira de a sociedade respeitar mais os motociclistas, que são discriminados. “A sociedade pode ser injusta, pois não procura saber o que é o motociclismo e já vai julgando. Acho que isso é cultural e está presente na maioria das pessoas que desconhece”, afirmou. Uma iniciativa tomada pelos moto clubes ao promoverem festas está em solicitar a doação de 1 kg alimento não perecível aos motociclistas visitantes, revertendo o arrecadado a instituições sociais a seu critério. É desse modo que os motociclistas conseguem se aproximar dos “metropolitanos reservados e autopreservados”, segundo Simmel (1987).

No ano de 2014, a relação dos motociclistas com a sociedade tornou-se mais forte, por causa das eleições: pela primeira vez, houve a tentativa de o motociclismo pernambucano ser representado politicamente. O presidente do Moto Clube Brasil Caveira, Aldemir Brasil, saiu como candidato pelo Partido Comunista do Brasil (PCdoB) a deputado estadual. Nunca tendo ocupado um cargo político antes, as suas pautas abordaram tanto as problemáticas que o motociclismo enfrenta hoje como outras questões, mais amplas da sociedade. Entre elas, procurou dar especial atenção às condições das vias urbanas, além da preocupação com pedestres, ciclistas e condições de transportes públicos. A ideia era que, por meio da representatividade política de uma pessoa, as necessidades dos demais motociclistas fossem

ouvidas e, se possível, atendidas.

Brasil não venceu a candidatura, mas criou uma comoção entre boa parte dos motociclistas do Estado, promovendo motociatas (passeatas de motos) para a sua campanha eleitoral, gerando um impacto visual nas pessoas nas ruas. Vendo aquele comboio de motociclistas, algumas chegaram até a pensar se tratar de uma “greve de mototaxistas”, o que aponta a necessidade de maiores esclarecimentos sobre quem são os motociclistas e de sua manifestação cultural. Apesar dessa candidatura de Caveira, os motociclistas, no geral, não costumam se manifestar, enquanto coletividade, a favor de um partido ou de outro. Sua luta se debruça, na realidade, no intuito de que a sociedade os reconheça enquanto “motociclistas” e entenda o sentido de oposição ao conceito de “motoqueiros”.

Portanto, conforme observamos, o espaço urbano não pode ser visto apenas como pano de fundo, mas existem evidências de uma cidade vivida, sentida e em processo, onde as problemáticas experienciadas pelos motociclistas podem ser percebidas, com a apropriação dos espaços tomando formas de rompimento, continuidade ou de mudança.

3.5. A moto, o risco e a fé

“Meu pai tem medo que eu ande de moto, mas eu adoro. Então, ele me deu um carro, mas eu frequento os eventos de motos com ele”, contou o filho de um motociclista. Esse depoimento enseja o debate sobre a paixão pelo motociclismo em contraposição aos riscos implicados pela prática. O uso da motocicleta expõe mais a pessoa ao ambiente, o que pode ser para o “bem”, como quando se pode apreciar paisagens de perto, como para o “mal”, quando, diante de um acidente, o motociclista provavelmente será a vítima mais vulnerável em relação ao condutor de um carro ou um caminhão. Neste tópico, portanto, devemos compreender os motivos pelos quais os motociclistas: assumem riscos; o que fazem para evitá-los e de que maneira entendem sua relação com aqueles que já se foram.

Entre os motociclistas, existe uma consciência racional do risco, conforme revelou a motociclista do HOG, Del Ferreira, afirmando que “a única certeza que se tem andando de moto é que você vai cair”. Por assumirem esse risco e, ainda assim, permanecerem andando de moto, Walker (2000) irá definir os motociclistas pela sua “compulsão”. Segundo a autora (2000, p.21), os “riscos” são aceitos dadas as recompensas proporcionadas. Entre elas, nós mencionamos aquelas enumeradas no primeiro capítulo desta dissertação: o alcance da liberdade, o companheirismo e a busca de lazer. Porém, apesar das recompensas, uma motociclista reconheceu que, ao pegar a estrada, sabia que poderia morrer. “Por isso andamos

em comboio. A sensação de liberdade pode levar você ao limite. Se calcular errado o que faz, pode parar no necrotério”, afirmou.

Dessa maneira, a fim de minimizar as possibilidades de sofrer com acidente na cidade e estrada afora, os motociclistas tomam algumas medidas. Segundo o presidente do K. C. L. A. Moto Clube, John Alcapone, eles procuram respeitar as regras de trânsito. O motociclista revelou sempre pedir que os companheiros usem equipamento de segurança, como luvas, botas, além do obrigatório capacete, pois “esse tipo de cuidado pode salvar nossa vida e de quem está com a gente”, frisou. Nesse contexto, o conselheiro de administração nacional do Moto Clube Bodes do Asfalto, Ailton Cezar, ressaltou a necessidade do treino e da experiência, dando ao motociclista habilidade. “Quanto mais se anda em uma motocicleta, maior será a percepção de suas reações. Por isso, defendemos a primeira habilitação por cilindrada, com a primeira moto até 100 cc”, opinou, afirmando que essa sugestão prepara o condutor para absorver as reações de cada tipo de motor.

Em outro caso, uma medida adotada para “administrar” o risco pode ser pensada sob a perspectiva da espiritualidade. Em entrevista, o membro de um moto clube revelou ter passado por “séries de quase acidentes” com a motocicleta, resolvendo benzê-la quando o arcebispo de Olinda e Recife passou pela cidade onde mora. “Depois disso, não passei por mais situações de sufoco”, contou ele, revelando que pretendia colocar um “sino” na moto para espantar maus espíritos. Assim, Pereira (2013) explica serem “piaculares” as cerimônias cuja função seja opor-se a calamidades, afastando “todo infortúnio, tudo o que existe de mau agouro (...)” (PEREIRA, 2013, p.2701). Portanto, observam-se que rituais espirituais podem manifestar um caráter funcionalista em relação ao social (PEREIRA, 2013, p.2702).

Um consenso entre muitos motociclistas a fim de evitarem acidentes na cidade e, em especial, na estrada, trata-se de adotar formas de comunicação corporal em comum para serem executadas enquanto rodam com a moto, conforme indica a Carta de Sinalização Internacional de Comunicação entre Motociclistas diante de viagens em grupo⁵² (Figura 32). Entre outras finalidades, podem sinalizar a existência de perigos na estrada, a necessidade de parada para descanso, a aproximação de policial e a necessidade de abastecimento com combustível.

⁵² Ver <http://www.msf-usa.org/>. Acesso às 20h de 8 de novembro de 2014.



Figura 32: Carta de Sinalização Internacional de Comunicação

Fonte: Motorcycle Safety Foundation

Portanto, apesar de alguns mecanismos serem adotados no sentido de minimizar a ocorrência de riscos sobre duas rodas na estrada e na cidade, existem situações cujos acidentes são inevitáveis: e a morte precisa ser debatida no motociclismo. Entre os motociclistas, costuma-se dizer que a maior parte dos acidentes não se origina da ação do “motociclista”, mas surge da imprudência dos “motoqueiros” ou, ainda, dos próprios motoristas de carros, caminhões e ciclistas.

Um desses casos, de ampla repercussão, trata-se do ocorrido em outubro de 2013. Na volta de um moto encontro, um empresário bateu num comboio com motociclistas de diferentes clubes, matando um dos integrantes do Moto Clube Escorpiões do Asfalto, Ricardo Monteiro, e deixando sequelas na presidente do Moto Clube Mulheres do Asfalto, Waldete Menezes⁵³. Em outro caso, a motociclista do HOG, Del Ferreira, revelou que, durante a volta de um moto encontro, em Brasília, de repente saíram do acostamento três meninas. “Estava tudo numa escuridão na BR, garoando, eram umas 7h da manhã. Minha sorte é que eu estava toda protegida; caí e só quebrei o dedão do pé”, contou.

O tema “morte” também aparece no “meio” motociclístico mesmo quando ela não decorre de acidentes com a moto. Devido ao forte sentimento de irmandade entre os

motociclistas, eles sofrem com a perda dos considerados “irmãos”. Durante o período em que estive em campo, em 2014, deparei-me com a morte do motociclista Falcão, presidente do Moto Clube Lendas do Falcão, em decorrência de um infarto sentido durante um moto encontro. Na missa de 7º Dia dele, ocorrida na Capela do Parque da Jaqueira, os motociclistas foram homenageá-lo trajando os coletes, com as suas motocicletas estacionadas ao lado, mostrando a força da comunidade. Mesmo depois da morte de Falcão, passados mais de um ano, os motociclistas permanecem mencionando seu nome e como sentem a falta do amigo. De acordo com Damatta (1986), no Brasil, “falar dos mortos já é uma forma sutil e disfarçada de negar a morte, fazendo prolongar a memória do morto e dando àquela que foi viva uma forma de realidade” (DAMATTA, 1997, p.140).

Segundo Damatta (1997), de forma aparentemente paradoxal, apesar de as pessoas morrerem e acabarem para o mundo dos vivos, ao mesmo tempo vão para outro mundo de onde podem não só retornar, mas também vigiar, atrapalhar ou ajudar a vida dos vivos (...) (DAMATTA, 1997, p.141). “Sentimos a presença de Falcão no meio [motociclístico]. Ele está aqui, nosso irmãozinho”, colocou um motociclista. “(...) falar periodicamente com eles [os mortos] dá a quem o faz uma certa sabedoria, poder e aquela invejável e tranquila resignação diante ‘deste mundo’” (DAMATTA, 1997, p.142).

Nesse contexto, durante o aniversário do Moto Clube Brasil Caveira de 2014, a viúva de Falcão, Margarida, sorteou as duas botas do marido e seu último capacete usado, num gesto simbólico entre os motociclistas, que o encaravam como uma referência em diversos aspectos: sua habilidade com a moto e o seu caráter. Para o também motociclista Nilson Cachorrão, a morte de Falcão foi a morte mais do que de um amigo, mas de um irmão, seu padrinho. Trazendo na memória a data de falecimento de Falcão, 24 de janeiro de 2014, Cachorrão contou terem sido longas viagens, dias e noites de aventuras juntos.

Lembro dele todos os dias. O que sinto mais falta são as ligações diárias. Não vai ter outro igual, ele era incomparável. Eu era o fiel escudeiro do meu irmão Don Quixote do motociclismo pernambucano. Se ser verdadeiro é qualidade, ele é a pessoa certa a ser enquadrada. Ainda sinto a presença dele todos os dias. Já cheguei a ver ele no trânsito e nas estradas (Nilson Cachorrão, motociclista).

Outro caso ocorreu com Raquel Costa, esposa do presidente do Órion Moto Grupo, Zózimo Costa, com quem ele era casado desde 1975. Vítima de problemas cardíacos, ela faleceu em 2012, mas ainda faz Costa se emocionar e lembrar-se dela. O motociclista faz questão de usar em seu colete um *botton* com a imagem da esposa. Em 2013, a cerimônia que comemorava o aniversário do moto grupo também foi ensejo para homenagear um ano da

morte de Raquel, que convivia no “meio” motociclístico, por meio de uma oração coletiva (Figura 33).



Figura 33: Oração coletiva homenageia Raquel
Fonte: acervo da pesquisadora

Dessa forma, com o falecimento de entes queridos no motociclismo, os motociclistas entram no que Pereira (2013) denominou de “estado de suspensão”. Trata-se da vivência de um estágio separado da vida cotidiana, em que a pessoa vive em função do ocorrido, desconectada das atividades do dia a dia, representando um processo de elaboração da morte e vivência intensa do luto (PEREIRA, 2013, p.2708). Portanto, percebemos a necessidade de estudar o risco envolvido no motociclismo e a importância de compreender a maneira com que lidam com a morte, seja ela decorrente da própria prática, seja ela de outras causas, mas que atingem de forma inesperada os “irmãos de colete”, deixando neles um sentimento de saudade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, procurei compreender e apresentar a percepção da constituição das subjetividades dos motociclistas frequentadores dos espaços sociais dos clubes de moto no Recife. Entre as programações frequentadas para a prática da pesquisa de campo, incluem-se o *Halloween* da F1 Multimarcas, o aniversário do Moto Clube Comando do Asfalto, o batizado de Paloma do Moto Clube Mulheres na Estrada, o Bate - Volta de aniversário do Moto Clube Brasil Caveira, o aniversário do Órion Moto Grupo, a visita à sede do Abutre's Moto Clube, a participação na passeata de campanha do motociclista Brasil Caveira, o comparecimento ao Café da Manhã do Dia das Mães na sede do Brasil Caveira, a visita à sede do Órion Moto Grupo, o Moto Culto do Ouriços do Asfalto, entre outros encontros marcados com finalidades de entrevista.

O resultado da coleta de dados e das entrevistas se concretizou na realização de três capítulos. O **capítulo I** expôs o contexto ou o pano de fundo em que o motociclismo ocorre no Recife. Para tanto, apresentamos os números do crescimento da vendagem de motos no Estado de Pernambuco, de 1998 a agosto de 2014, relacionando a causalidade com o também aumento no quantitativo de motociclistas inseridos nessa manifestação cultural, além de mostrarmos por que ocorreu esse crescimento, tendo em vista as “vantagens” da motocicleta. *A posteriori*, mostramos que, apesar de aparentemente um movimento homogêneo, o motociclismo possui diferentes perspectivas, diferenciando-se entre si clubes e motociclistas. Então, apresentamos a relação entre a *performance* dos motociclistas no Recife com aquela construída em determinados meios de comunicação de massa e filmes estrangeiros, porém considerando a readaptação dos valores aos parâmetros locais. Por fim, foi abordada a problemática primordial vivenciada pelos motociclistas, que procuram se diferenciar dos chamados “motoqueiros”.

Por seu turno, no **capítulo II**, apresentamos algumas das ações e medidas adotadas pelos motociclistas, contribuindo para a manutenção da estrutura dos clubes de moto. Dessa maneira, chamamos de “unidades funcionais” esses elementos que dão aspecto de continuidade à vivência no espaço social dos clubes, o que dividimos em duas perspectivas. Quanto ao poder instituído, inseriram-se as unidades que procuravam impor, orientar ou aconselhar os motociclistas na forma de agir, como os estatutos e o motociclista padrinho. Quanto aos elementos simbólicos, teremos unidades funcionais criadas pela própria *performance* dos membros, como a ocorrência do batizado e o uso do brasão. Porém, apesar

de muitos fatores concorrerem para a sobrevivência da estrutura dos clubes, ao mesmo tempo percebemos que toda sociedade vivencia seus momentos de disfunção.

Dessa forma, retratando as dificuldades vivenciados pelos motociclistas, o **capítulo III** se propôs a apresentar algumas das problemáticas vividas no contexto do motociclismo que lhe são característicos. Essas problemáticas tanto partem da interação dos motociclistas com a sociedade como surgem dentro da própria estrutura dos clubes. Nesse sentido, apresentamos alguns desses casos, entre os quais ganham especial atenção a mudança de clube pelos motociclistas, decorrente de “cisões”, além da suposta dominação masculina no “meio” motociclístico e a presença da morte, em decorrência do “risco” ocasionado pela prática, e seus efeitos na comunidade. Esse capítulo me demandou mais atenção, sensibilidade e responsabilidade no trato dos dados e entrevistas coletados, pois eu estaria adentrando num terreno mais delicado. Não citar os nomes daqueles envolvidos em polêmicas ou cujo depoimento poderia significar sua identificação foi uma medida adotada para que discórdias não fossem geradas. Em alguns casos, podemos até falar em revelação de problemáticas talvez não percebidas pelos próprios nativos, que deverão passar a perceber certos fenômenos de uma nova maneira.

Dessa forma, espero ter alcançado os objetivos aqui propostos, na tentativa de apresentar de que maneira os motociclistas têm sua subjetividade constituída, desde a noção de comunidade na qual se inserem, passando pelos instrumentos de que se utilizam para mantê-la, até o momento em que a estrutura se vê atingida por conflitos e problemáticas. Apesar da tentativa, tenho a consciência de que muitas respostas ainda ficam em aberto, suscetíveis à coleta de novos dados e interpretações, pois sabemos que a identidade dos “sujeitos” está em constante processo. Muitas vezes, conforme frisou Malinowski (1978, p.27), os problemas parecem claramente resolvidos, mas basta começar a escrevermos um pequeno rascunho preliminar dos resultados para percebermos novos problemas, encaminhando-nos para novo trabalho (MALINOWSKI, 1978, p.27).

Portanto, esta dissertação, intitulada *Forjados no Calor do Asfalto*, pretende apresentar para a sociedade a cultura dos motociclistas atuantes em clubes de moto, especialmente no Recife. Com isso, explicamos os elementos de sua configuração identitária numa perspectiva que procura desmistificar preconceitos da sociedade.

REFERÊNCIAS

- ALFORD, Steven; FERRISS, Suzanne. **Motorcycle**. London: Reaktion Books, 2007.
- BAUMAN, Richard. **Verbal Art as Performance**. In: American Anthropologist, New Series, vol.77, nº 2, junho 1975, pp. 290-311.
- BECKER, Howard. **Uma teoria da ação coletiva**. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.
- BENEDEK, L. (Diretor); KRAMER, Stanley (Produtor). **The Wild One** (O Selvagem). Estados Unidos [Filme cinematográfico], Columbia Pictures, 79 min, 1953.
- BOURDIEU, Pierre. **O Poder Simbólico**. Lisboa: Difel, 1989.
- CANCLINI, Nestor Garcia. **Consumidores e cidadãos: conflitos multiculturais da globalização**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1999.
- CAVALCANTE, Rodrigo. **A cara do brasileiro**. Revista Superinteressante, set., 2005. Disponível em <http://super.abril.com.br/cultura/cara-brasileiro-445905.shtml>. Acesso em: 14 jun. 2014.
- CAVALCANTI, Paulo. **Quilômetros de história**. In: Rolling Stones, edição 62, novembro de 2011.
- CHIAMULERA, Márcia. **Identidade em performance: um estudo etnográfico sobre as festas de capela no “berço” da quarta colônia de imigração italiana/RS**. Dissertação de Mestrado, UFSM, 2010.
- CHAUÍ, Marilena. **Brasil: mito fundador e sociedade autoritária**. São Paulo: Perseu Abramo, 2001.
- CORMAN, R. (Diretor). **The Wild Angels** [Anjos Selvagens]. Estados Unidos [Filme Cinematográfico], American International Pictures, 93 min, 1966.
- DAMATTA, Roberto. **A morte nas sociedades relacionais: reflexões a partir do caso brasileiro**. In: A casa & a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1997.
- DAMATTA, Roberto. **Carnavais, malandros e heróis. Para uma sociologia do dilema brasileiro**. Editora Rocco: Rio de Janeiro, 1997.
- DAMATTA, Roberto. **O que faz o brasil, Brasil?** Rio de Janeiro: Rocco, 1984.
- DIARIO DA MANHÃ. **O motociclismo em Pernambuco**, página 7, seção automobilismo, de 12 de junho de 1927.
- DOUGLAS, Mary. **Impureza ritual**. In: Pureza e Perigo. São Paulo: Perspectiva, 1976.
- DUMAZEDIER, Joffre. **Lazer e cultura popular**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

- DUMONT, Louis. **Homo Hierarchicus**: o sistema das castas e suas implicações. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.
- DUVIGNAUD, Jean. **Festas e Civilizações**. Edições Universidade Federal do Ceará. Rio de Janeiro: Tempo Brasiliense, 1983.
- EVANS-PRICHARD, E. **Os Nuer**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002.
- FIRTH, Raymond. **Elementos de Organização Social**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1974.
- FREHSE, Fraya. **As realidades que as tribos urbanas criam**. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais, vol. 21, n° 60, 2006, pp.171-174.
- GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 2008.
- GUARINELLO, Norberto Luiz. **Festa, trabalho e cotidiano**. In: Jancsó, Istvan, Khantor, Íris. **Festa: Cultura e Sociabilidade na América**, 2011.
- GUPTA, Akhil; FERGUSON, James. **Mais além da “cultura”**: Espaço, identidade e política da diferença. In: ARANTES, Antonio A. **O espaço da diferença**. São Paulo: Papius, 2000.
- HALL, Stuart. **A Identidade Cultural na Pós-Modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1998.
- HERLIHY, David. **Bicycle: the history**. Taunton: Quebecor World, 2004.
- HOLANDA, S. B. de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- HOPPER, D. (Diretor). **Easy Rider**[Sem destino] Estados Unidos [Filme Cinematográfico], Columbia Pictures, 94 min, 1969.
- HUNTER, Thompson. **Hell's Angels: a strange and terrible saga**. Porto Alegre: L&PM Pocket, 2010.
- JUNG, C. G. **O Homem e seus Símbolos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977.
- KEMP, Kênia. **Homem e Sociedade**. São Paulo: Editora Sol, 2011.
- LANGDON, J. **Performance e preocupações pós modernas em antropologia**. In: J. G. Teixeira, *Performáticos, performance e sociedade*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.
- LÉVI-STRAUSS, Claude. **O Totemismo hoje**. Lisboa: Edições 70, 2009.
- MAFFESOLI, Michel. **O tempo das tribos**: o declínio do individualismo nas sociedades de massa. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1998.
- MACIEIRA, Fausto. **A história do motociclismo**. In: Rodas do Tempo, 2005.
- MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Tribos Urbanas**: metáfora ou categoria? In: Cadernos de Campo da USP, v.2, n° 2, 1992.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **De Perto e de Dentro: Notas para uma Etnografia Urbana**. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais, V. 17, nº 49, 2002.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Festa no Pedaco: Cultura Popular e Lazer na Cidade**. São Paulo, Hucietec, 1998.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Rua, símbolo e suporte da experiência urbana**. In: Os urbanitas: Revista Digital de Antropologia Urbana. Ano 1, vol. 1, nº 0, outubro de 2003.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Os circuitos dos jovens urbanos**. In: Tempo Social: Revista de Sociologia da USP, V. 17, n. 2, novembro de 2005, pp. 173-205.

MALINOWSKI, Bronislaw. **Crime and Custom in Savage Society**. New York: Harcourt, Brace and Company, 1932.

MALINOWSKI, Bronislaw. **Os argonautas do pacífico ocidental: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné**. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

MAUSS, Marcel [1950]. **Ensaio sobre a dádiva**. In: Sociologia e antropologia. São Paulo: Cosac Naify, 2003.

MEAD, Margareth. **Sexo e temperamento**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2009.

MERUJE, Márcio; ROSA, José Maria Silva. **Sacrifício, rivalidade mimética e “bode expiatório” em R. Girard**. In: Griot- Revista de Filosofia, V.8, n.2, dezembro/2013.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. **Identidade, etnia e estrutura social**. São Paulo: Livraria Pioneiro Editora, 1976.

OLIVEN, Ruben. **Antropologia dos grupos urbanos**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2007.

PAIS, José Machado. **Tribos Urbanas: Produção artística e Identidades**. São Paulo: Annablume Editora, 2004.

PASSAMANI, Guilherme Rodrigues. **“Na batida da concha”**: um olhar antropológico sobre homossexualidade masculina no interior do Rio Grande do Sul. In: Sociedade em Estudos, Curitiba, v.2, n.2, pp.9-19, 2007.

PECHENY, Mario. Identidades Discretas. In: RIOS, L.F; ALMEIDA, V; PARKER, R; PIMENTA, C; TERTO JR, V. (Org.) **Homossexualidade: produção cultural, cidadania e saúde**. Rio de Janeiro: ABIA, 2004.

PENNA, J. O. de M. **Em berço esplêndido: ensaios de psicologia coletiva brasileira**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1974.

PEREIRA, José Carlos. **Procedimentos para lidar com o tabu da morte**. In: Núcleo de Pesquisa Religião e Sociedade, PUC, São Paulo, 2013, pp. 2699-2709.

PERLONGHER, Nestor. **Antropologia das Sociedades Complexas**. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais - Anpocs, Ano 8, V. 22, nº 137.

PIRSIG, Robert M [1974]. **Zen e a arte da manutenção da motocicleta**: uma investigação sobre valores. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

RADCLIFFE-BROWN, A. **Estrutura e função na sociedade primitiva**. Vozes, Petrópolis: 1973.

SANTOS, Gisele Silva. **Movimentos contraculturais**: mitos de uma revolta, poetas de uma revolução. In: Akrópolis Umuarama, v.13, nº 1, 2005, pp. 63-65.

SILVA, E. R.; CARDOSO, B. C.; SANTOS, M. P. S. **O aumento da taxa de motorização de motocicletas no Brasil**. Revista Brasileira de Administração Científica, Aquidabã, V.2, nº2, p.49-63, 2011.

SIMMEL, G. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, G. (Org). **O fenômeno Urbano**. Zahar Editores: Rio de Janeiro, 1973.

SOARES, Thomás. **A influência do design no consumo de bens como manifestação cultural**. Monografia. Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), 2014.

SOUZA, Jessé. **A ralé brasileira**. Como é e como vive. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

STIEL NETO, Augusto; MUTAF, João; AVLASEVICIUS, Silvia. **Pelo Espelho Retrovisor: Motoboys em Trânsito**. In: NAU (USP): São Paulo, s.d.

SUTTER, K. (Diretor). **Sons of Anarchy** [Filme Cinematográfico], Estados Unidos, Fox Entertainment Television, 50 min, 2008.

TURNER, Victor. **O processo ritual**: estrutura e antiestrutura. Petrópolis, Editora Vozes, 1974.

VELHO, Gilberto. **Antropologia Urbana**: Encontro de tradições e novas perspectivas. In: Sociologia, problemas e práticas, nº 59, 2009, pp.11-18.

VELHO, Gilberto. **Individualismo e Cultura**. Notas para uma Antropologia da Sociedade Contemporânea. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1987.

VELHO, Gilberto. **Subjetividade e Sociedade**: uma experiência de geração. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1986.

VIANNA, Hermano. **Galeras cariocas**: territórios de conflitos e encontros culturais. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1997.

WALKER, Suzanne. **Bikers**: Culture, Politics and Power. Nova Iorque: Berg, 2000.

WEBER, Max. **Conceitos Básicos de Sociologia**. São Paulo: Centauro Editora, 2002.

ANEXO I – QUESTIONÁRIO

- 1- O que significa o moto clube para você?
- 2- De onde veio a paixão pela moto?
- 3- Onde vocês aprenderam a se vestir dessa forma tão específica com coletes etc?
- 4- Qual a diferença entre “motociclistas” e “motoqueiros”?
- 5- Como ocorre a entrada de novos membros no moto clube?
- 6- Quais são as principais ações sociais e campanhas promovidas e qual a importância disso para vocês?
- 7- Qual o significado de “cumplicidade” e “irmandade” entre os membros de um moto clube?
- 8- Qual o significado de um batizado? Como funciona a evolução das etapas de um colete?
- 9- Para vocês, por que é importante andar com todos esses adereços: colete, *bottoms*, luvas etc?
- 10- Nos *shows*, há a forte presença do *Rock* como ritmo musical. Por quê?
- 11- A sua moto tem um nome? Se sim, por quê?
- 12- Existem conflitos ou rivalidades entre os moto clubes ou motociclistas? Por quê?
- 13- Qual a importância das festas e encontros promovidos por vocês?
- 14- Você já viu algum motociclista ter comportamentos que não condizem com a de um motociclista? Se sim, dê-me alguns casos.