

Maria Elisabeth Alves Mesquita

MOTO CLUBES

DE GOIÂNIA - GOIÁS

FORMADORES DE TERRITÓRIOS E
TERRITORIALIDADES URBANAS





UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIOS AMBIENTAIS
PROGRAMA DE PÓS- GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – NÍVEL MESTRADO

MARIA ELISABETH ALVES MESQUITA

**MOTO CLUBES DE GOIÂNIA – GOIÁS:
FORMADORES DE TERRITÓRIOS E TERRITORIALIDADES URBANAS**

ORIENTADOR: DR. CARLOS EDUARDO SANTOS MAIA
CO-ORIENTADORA: DR^a. ROSEMERE MAIA

GOIÂNIA
JUNHO/2008

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAR AS TESES E DISSERTAÇÕES ELETRÔNICAS (TEDE) NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFG), sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9610/98, o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

1 1. Identificação do material bibliográfico: **Dissertação** **Tese**

1 2. Identificação da Tese ou Dissertação

Autor (a):	Maria Elisabeth Alves Mesquita		
E-mail:	geoelizabeth@gmail.com		
Seu e-mail pode ser disponibilizado na página?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não	
Vínculo empregatício do autor	Secretaria Estadual da Educação		
Agência de fomento:		Sigla:	
País:	Brasil	UF:GO	CNPJ:
Título:	Moto Clubes de Goiânia-GO: Formadores de Territórios e Territorialidades Urbanas		
Palavras-chave:	Geografia Cultural, Territorialidade e Moto Clubes		
Título em outra língua:	Motorcycle Clubs by Goiânia: Making territory and urban territoriality		
Palavras-chave em outra língua:	Cult Geography, Territoriality and Motorcycle Clubs		
Área de concentração:	Geografia Cultural e Cartografia		
Data defesa: (27/06/2008)			
Programa de Pós-Graduação:	Instituto de Estudos Sócio Ambientais - IESA - UFG		
Orientador (a):	Carlos Eduardo Santos Maia		
E-mail:	carlmaia@uol.com.br		
Co-orientador (a):	Rosemere Maia		
E-mail:	rosemaia@yahoo.com.br		

3. Informações de acesso ao documento:

Liberação para disponibilização?¹ total parcial

Em caso de disponibilização parcial, assinale as permissões:

Capítulos. Especifique:

Outras restrições: _____

Havendo concordância com a disponibilização eletrônica, torna-se imprescindível o envio do(s) arquivo(s) em formato digital PDF ou DOC da tese ou dissertação.

O Sistema da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações garante aos autores, que os arquivos contendo eletronicamente as teses e ou dissertações, antes de sua disponibilização, receberão procedimentos de segurança, criptografia (para não permitir cópia e extração de conteúdo, permitindo apenas impressão fraca) usando o padrão do Acrobat. Data: 10 /10 /2011

Assinatura do (a) autor (a)



¹ Em caso de restrição, esta poderá ser mantida por até um ano a partir da data de defesa. A extensão deste prazo suscita justificativa junto à coordenação do curso. Todo resumo e metadados ficarão sempre disponibilizados.

Capa: Wellington Format
Revisão: Ketlen Neves e Silva

M578m

Mesquita, Maria Elisabeth Alves

Moto Clubes de Goiânia – Goiás: formadores de territórios e territorialidades urbanas / Maria Elisabeth Alves Mesquita. – Goiânia, 2008. 189f. : il.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Eduardo dos Santos Maia

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás.

1. Moto Clubes – Goiânia – 1980 - 2008 2. Moto clubes – territórios e territorialidades. 3. Moto clubes - tribalismo I. Maia, Carlos Eduardo dos Santos (Orientador) II. Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudos Sócio Ambientais.

CDD 796.758 173

Ficha catalográfica elaborada pela Bibliotecária Andréa Pereira dos Santos CRB-1/1873

MARIA ELISABETH ALVES MESQUITA

**MOTO CLUBES DE GOIÂNIA –GOIÁS:
FORMADORES DE TERRITÓRIOS E TERRITORIALIDADES URBANAS**

Dissertação defendida no Curso de Mestrado em Geografia do Instituto em Geografia do Instituto de Estudos Sócio-Ambientais da Universidade Federal de Goiás, tendo por área de concentração Natureza e a Apropriação do Espaço do Cerrado, para obtenção do título de Mestre, aprovada em 27 de junho de 2008, pela Banca Examinatória constituída pelos seguintes professores:

**Dr. Carlos Eduardo Santos Maia
(orientador)**

**Dr^a. Rosemere Maia
(co-orientadora)**

**Dr. Tadeu Alencar Arrais
(membro interno)**

**Dr^a. Joana Fernandes Silva
(membro externo)**

Para
Mamãe, Carol, Cássio e Monara

AGRADECIMENTOS

A Deus.

À Ketlen por ter me apresentado em 2001 o mundo dos moto clubes. E por fazer a correção gramatical da dissertação. Ao Teko que esteve presente no momento inicial do mestrado e quanta força me deu. Ao Chopper Moto Clube e atualmente Prospect 81 por me mostrar que é possível uma nova forma de vida e por ensinar a acreditar na liberdade, mesmo que temporária e principalmente o membro Ervilha. Agradeço ao Fernandinho que através do seu amor pelo seu clube me fez questionar e pesquisar esses grupos e mais do que isso respeitá-los, obrigada também pela força dada no momento final. Ao Alcatéia Moto Clube por toda a ajuda neste trabalho, mas em especial Marquim, Zu, Format, Alex “a lenda” e Jhonson.

Aos amigos que fiz nos Moto Bares de Goiânia e que atualmente são as melhores companhias para a minha vida: Kuka, Kabelu, Lílian, Lau, Weliton, Guto, Danilo, Xu, Marcos, Randhal, Poli, Bruno, Pedro, Dani do Ervilha, Dani, Tânia, Marcão, Pi, Mônica, Muller, Marina, Lênia, Rafael, Marília, Carol, Giovana, Cláudia e Marcinho.

Aos amigos de graduação e da especialização que continuaram presente e compartilhando comigo todas as angústias do mestrado: Dudu, Faby, Kamila, Ueliton, Leandro Vaz, Margareth, José Carlos, Paula, Evelin, Cleide, Andréa, Edu, Drika, Keina, Bruna, Thaiza, Nilia, Simone, Xicória, Caco, Paulinha, Karu, Anderson e Tati.

Aos professores e amigos de trabalho da COMDATA, do CEFET, da UEG e da UFG. Em especial: Lyne, Thalita, Kátia, Fred, Sérgio, Flávio Yuaça, Flavinha e Rogério. E também a todos os alunos do CEFET, UEG e UFG.

Aos que me deixaram sem poderem ler este agradecimento, Tio Valter, Clóris Marinho, Mirelle, Roberto e Bráulio (todos *in memoriam*), vocês estarão sempre em meu coração.

Aos professores Gislaine Luiz, Joana Silva, Alex Ratts, Eguimar Chaveiro e Tadeu Arrais por todas as idéias e atenção dispensadas para a minha pesquisa. Ao Mestrado em Geografia da UFG por acreditar na minha pesquisa. E a Capes pela bolsa fornecida. Aos colegas do programa de pós-graduação, mas em especial Lisandra, Cris, Márcia, Renata, Rosy, Clarissa e Lídia.

A todos os entrevistados e membros que responderam aos questionários, porém ressalto Zardini e Popó que me fizeram voltar na década de 80 com suas lindas histórias do nascimento do motociclismo em Goiás.

À Noêmia por ter sido minha fotógrafa e amiga durante esse tempo. Lolo, amiga de sempre, obrigada por tudo. À minha família, tão amada família, pai, mãe, irmã, irmão, tios, tias, primas, primos, cunhado, Julinha, Gugu, Vovó Beth, Geralda e a minha pequena afilhada Monara, que como o próprio nome diz é única, e o quanto me ajudou a atrasar meu trabalho para dar a ela atenção. A madrinha te ama muito e quando pensar em entrar em um moto clube com certeza nós duas seremos as fundadoras.

Professor Doutor e Amigo Carlos Eduardo Santos Maia, obrigada por acreditar nessa pesquisa e por toda a orientação, muito obrigada.

Professora Doutora Rosemere Maia sem explicação a sua atenção para essa geógrafa a distância, obrigada, muito obrigada.

EPÍGRAFE

“Fazer uma dissertação é como fazer uma chopper, o melhor é vê-la depois de pronta”.

(Alecsandro Fernandes, 2008)

RESUMO

MESQUITA, Maria Elisabeth Alves. **Moto clubes de Goiânia – Goiás: Formadores de territórios e territorialidades urbanas.** Orientador: Carlos Eduardo Santos Maia. Goiânia: UFG/IESA, 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia)

Pretende-se neste trabalho analisar os grupos urbanos denominados de moto clubes da cidade de Goiânia, capital do Estado de Goiás. Para isso, utiliza-se o recorte temporal de 1980 a 2008, período que engloba desde a formação dos primeiros moto clubes de Goiânia ao ano de conclusão da pesquisa. Esses grupos são formados, em sua maioria, pelo gênero masculino, possuem como bem comum a motocicleta, contudo não como um mero veículo e sim um símbolo de ideologia grupal, que remete a ideários de liberdade, aventura, irmandade, fraternidade e extensão da juventude. Na tentativa de ampliar a visão sobre tal assunto, utilizaram-se as bases conceituais do individualismo e do tribalismo contemporâneo, percorrendo também os movimentos de contracultura e subcultura, assim como as recentes discussões acerca de tribos urbanas. Relacionaram-se os moto clubes com outros grupos juvenis urbanos e a força da mídia cinematográfica como propagadora desse modo de vida. A partir do levantamento de caracterização e espacialização dos territórios por eles formados no urbano nesse período pesquisado, os diferenciamos e espacializamos em seus territórios fixos, territórios eventuais e micro territórios. Ao analisar o seu vasto e complexo campo simbólico, entrou-se na discussão de territorialidades urbanas também formadas por esses atores sociais, os membros dos moto clubes. Destacam-se aí as fronteiras com bases simbólicas, físicas, materiais que são capazes de influenciar os acessos de pessoas que são ou não do “pedaço”. Como estratégia metodológica foram aplicados 60 (sessenta) questionários, 20 (vinte) entrevistas do tipo aberta – semi-estrutura e ainda visitas a campo em sedes de moto clubes, moto bares, locadoras de vídeo e em eventos motociclísticos.

Palavras chaves: moto clubes, territórios fixos, territórios eventuais, micro-territórios e territorialidade urbana.

ABSTRACT

MESQUITA, Maria Elisabeth Alves. **Motorcycle clubs in Goiânia – Goiás: Creating of the territories and urban territorialities.** Orientador: Carlos Eduardo Santos Maia. Goiânia, UFG/IESA, 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia)

The goal of this research is to analyze urban groups called motor clubs, from Goiânia, capital of the State of Goiás, considering the time perspective between 1980 and 2008, choosing as the beginning, the decade of 1980s, because this period was the formation of the motor clubs in Goiânia. These groups are composed, mainly, by males, and they have the motorcycle as the common good, not as a vehicle itself, but as a symbol of ideology of the group, which refers to the lovers of freedom, adventure, brotherhood, fraternity and extension of youth. In order to broaden the view to this subject, this research was based on the theory of the current individualism and tribalism as well as the underground culture and the current urban tribe issues. This work related the motor clubs to other young urban gangs and the power of the moving pictures media, being the provider of this lifestyle. The main objective of this research, and focusing on the Geographic view, is to indicate, survey, locate, characterize and to show the boundaries of the spaces formed by these groups formed in the urban, during the period of research, as well as, we could even dare to differentiate them and create a new category of fixed, casual and micro territories. And analyzing the vast and complex symbolic field, it is shown a discussion about urban territorialities by these social agents, members of the motor clubs. They can create physical, material barriers, frontiers within a symbolic base, and are able to modify the accesses to people with the people who don't belong to that area. The methodology of this research consists of 60 (sixty) questionnaires, 20 (twenty) informal interviews – semi-structured and visits to motor club places, motor bars, video arcades and motorcycle events.

Key words: motor clubs, fixed territories, causal territories, micro-territories and urban territoriality

ÍNDICE DAS FIGURAS

	Página
Figura 01: O cavaleiro e o motociclista	39
Figura 02: Motoqueiros e Peões.....	39
Figura 03: Membros do Hell's Angels Moto Clube, década de 50.....	40
Figura 04: Motociclo de Gottlieb Daimler, patente nº 36.423 de 1885.....	42
Figura 05: Corrida de Motocicletas em Londres – <i>Motorcycles Scrambles</i>	43
Figura 06: Foto – Motocicletas de modelo <i>chopper</i>	46
Figura 07: Percurso da Rota 66.....	49
Figura 08: Brasão do Moto Clube Outlaws com o emblema 1%.....	51
Figura 09: Brasão do Moto Clube Bandidos com o emblema 1%.....	51
Figura 10: Foto – Colete do Moto Clube Abutres, brasileiro, usando o emblema 1%.....	52
Figura 11: Movimento <i>Beat</i>	55
Figura 12: <i>Teddy Boys</i>	55
Figura 13: <i>Teddy Boys</i>	55
Figura 14: <i>Mods e Rockers</i>	56
Figura 15: <i>Rockers</i>	56
Figura 16: <i>Rockers</i>	56
Figura 17: Quadro- Grupos Urbanos Juvenis e relação com a motocicleta.....	58
Figura 18: <i>Hard Mods</i>	59
Figura 19: <i>Punks</i>	59
Figura 20: <i>Skinheads</i>	59
Figura 21: Circuito de Corrida de Motocicletas de Goiânia – Década de 50.....	63
Figura 22: Cartaz do I Moto Show.....	65
Figura 23: Quadro de moto clubes que existiram em Goiânia – GO.....	66
Figura 24: Quadro dos atuais moto clubes de Goiânia – GO.....	67
Figura 25: Quadro de Filmes relacionados com a Motocicleta e com Moto Clubes.....	70
Figura 26: Motocicleta Japonesa de Menor Cilindrada.....	75
Figura 27: Motocicleta Japonesa Esportiva.....	75
Figura 28: Motociclista e motocicleta <i>chopper</i>	76
Figura 29: Motociclista e motocicleta esportiva.....	76
Figura 30: Mapa – Localização Geográfica de Goiânia – Goiás.....	80

Figura 31: Mapa – Rodovias Federais e Estaduais.....	81
Figura 32: Mapa – Vias de Fluxo Rápido de Goiânia.....	82
Figura 33: Quadro – Frota de Motocicletas e Triciclos de Goiânia.....	83
Figura 34: Quadro – Condutores com Carteira Nacional de Habilitação – Categoria A.....	83
Figura 35: Foto – Triciclo.....	84
Figura 36: Quadro – Territórios dos moto clubes década de 80.....	84
Figura 37: Quadro – Territórios dos moto clubes década de 90.....	89
Figura 38: Quadro – Territórios dos moto clubes de 2000 a 2008.....	90
Figura 39: Quadro – Territórios Fixos dos moto clubes década de 80.....	93
Figura 40: Quadro – Territórios Fixos dos moto clubes década de 90.....	93
Figura 41: Quadro – Territórios Fixos dos moto clubes de 2000 a 2008.....	94
Figura 42: Foto – Tanque de motocicleta aerografado.....	95
Figura 43: Foto – Tanque de motocicleta aerografado.....	95
Figura 44: Foto – Sede do Abutre’s.....	97
Figura 45: Foto – Sede do Vikings.....	98
Figura 46: Foto – Sede do Alcatéia.....	98
Figura 47: Foto – Sede do Prospect 81.....	99
Figura 48: Foto – Moto Bar Vai Tomá no Kuka.....	100
Figura 49: Foto – Moto Bar Taverna Vikings.....	101
Figura 50: Foto – Moto Bar Mutantes G.A.M.....	101
Figura 51: Mapa – Quinta é dia de Paranaíba!.....	103
Figura 52: Foto – Avenida Paranaíba e Centro Comercial Paranaíba, período diurno.....	105
Figura 53: Foto – Centro Comercial Paranaíba, todas as quintas em período noturno.....	105
Figura 54: Centro Comercial Paranaíba: Territórios dos Moto Clubes.....	106
Figura 55: Mapa – Territórios Fixos de Moto Clubes – Década de 80.....	108
Figura 56: Mapa – Territórios Fixos de Moto Clubes – Década de 90.....	109
Figura 57: Mapa - Territórios Fixos de Moto Clubes – 2000 a 2008.....	110
Figura 58: Quadro – Territórios Eventuais dos Moto Clubes (década de 90).....	112
Figura 59: Quadro – Territórios Eventuais dos Moto Clubes (2000 a 2008).....	112
Figura 60: Cartaz de evento para moto clubes.....	112
Figura 61: Quadro – Territórios Eventuais em cidades do interior de Goiás.....	113
Figura 62: Cartaz de evento para moto clubes.....	113
Figura 63: Foto – Micro-território de um moto clube dentro de um evento.....	116
Figura 64: Foto – Presença da família em eventos.....	116

Figura 65: Foto – Café da manhã no Aniversário dos Anjos da Liberdade.....	117
Figura 66: Foto – Bandeiras delimitando os micro-territórios do Chopper e Prospect 81.....	118
Figura 67: Foto – Bandeiras delimitando os micro-territórios do Tribo do Cerrado e Los Lobos.....	119
Figura 68: Foto – Bandeiras e fitas delimitando os micro-territórios do Triciclo Moto Clube.....	119
Figura 69: Foto – Bandeiras e fitas delimitando os micro-territórios dos Abutre’s.....	120
Figura 70: Foto – Bandeiras demonstrando a presença no evento.....	120
Figura 71: Foto – Campanha Nacional Zoeira To Fora!.....	121
Figura 72: Campanha Nacional Zoeira To Fora!.....	121
Figura 73: Motociclista fazendo “zerinho” com uma motocicleta esportiva.....	122
Figura 74: Brasão e colete do Tribo do Cerrado.....	123
Figura 75: Mapa–Moto Clubes formando territórios eventuais em Goiânia–década de 90...125	
Figura 76: Mapa – Moto Clubes formando territórios eventuais em Goiânia–2000 a 2008..126	
Figura 77: Mapa – Municípios de Goiás: Configurando uma rede de territórios eventuais...127	
Figura 78: Foto – Colete do Muthantes.....	135
Figura 79: Foto – Colete do Ploi do Asfalto.....	135
Figura 80: Foto – Colete de um membro do Alcatéia.....	136
Figura 81: Foto – Colete em jeans dos Vikings.....	137
Figura 82: Foto – Colete em couro dos Muthantes.....	137
Figura 83: Foto – Banca de acessórios para motociclistas.....	138
Figura 84: Foto – Miniaturas de motocicletas Motored – Tamaho real 40cm.....	138
Figura 85: Foto – Tatuagem do Brasão do Moto Clube: Alcatéia Moto Clube.....	139
Figura 86: Foto – Motocicleta chopper com as medidas do proprietário, Vikings Moto Clube.....	143
Figura 87: Foto – Motocicleta chopper com as medidas do proprietário.....	144
Figura 88: Imagens de <i>folders</i> do Zardini Moto Show.....	146
Figura 89: Foto - Coletes abertos e fechados.....	149
Figura 90: Foto - Colete Abutre’s para membros e colete Raça para prósperos.....	150
Figura 91: Foto - Batizado do Anjos da Liberdade.....	151
Figura 92: Foto - Fila única de motociclistas.....	154
Figura 93: Foto - Entrega de troféus em evento do Anjos da Liberdade.....	155
Figura 94: Foto – Foto – Coleção de troféus de eventos e adesivos de moto clubes Estante da sede do Alcatéia Moto Clube.....	156

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
I – Vivendo em grupo: o fenômeno tribal	22
1.1. Pé na estrada! Do individualismo ao tribalismo na sociedade contemporânea.....	23
1.2. Buscando o melhor grupo, as novas vivências: movimentos de contracultura, subcultura e tribos urbanas. O tribalismo se afirma!.....	30
II - Motocicleta: De um veículo a um ícone da vivência grupal - os moto clubes	39
2.1. Ligando os motores.....	41
2.2. <i>Born to be wild</i> – “Nascem” os Moto Clubes.....	48
2.3. Motocicleta: esse é o veículo da juventude e da liberdade.....	53
2.4. E o ícone da liberdade chega ao Brasil... ..	61
2.5. Mídia Cinematográfica: “pegando carona” com os Moto Clubes.....	68
2.5.1.Motos do bem X Motos do mal.....	75
III - Territórios de Moto Clubes na Metrópole Goiana	78
3.1. Goiânia na “rota” dos moto clubes.....	79
3.2 . Moto Clubes formadores de territórios fixos, territórios eventuais e micro-territórios...85	
3.2.1. Aqui é nosso território!.....	92
3.2.2. Quinta Feira é dia de Paranaíba!.....	103
3.3. Rodando pelos encontros: os territórios eventuais.....	111
IV - Simbologias e Representações: traduzindo novas territorialidades urbanas em Goiânia	128
4.1. Motociclista: ator social produtor de territorialidades urbanas.....	129
4.2. Motocicletas: veículo que também carrega simbologias e representações.....	140
4.2.1. Lugar de mulher é na garupa!.....	145
4.3. Moto Clubes e seus ritos.....	147
4.3.1. Motociclista sem colete é ninguém!.....	149
4.3.2. Para ser irmão deve ser batizado!.....	151
4.3.3. Atenção, a reunião começou!.....	152
4.3.4. Entrar é fácil, sair é o problema.....	152

4.3.5. A despedida de um irmão.....	153
4.3.6. Unidos também nas estradas.....	153
4.3.7. Os ritos nos territórios eventuais.....	155
CONCLUSÕES.....	157
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS.....	161
ANEXOS.....	175

INTRODUÇÃO

Acredito na necessidade do pesquisador ter um mínimo de conhecimento e gosto pelo seu objeto pesquisado, sendo assim, me apresento como uma Geógrafa, Professora de Geografia de ensino fundamental, médio e superior, especialista em Meio Ambiente e Turismo e Motociclista por 9 (nove) anos. Não participo de nenhum moto clube, mas a identificação com esses grupos e o desejo de melhor compreendê-los e caracterizá-los, não somente em âmbito acadêmico e sim como integrante da sociedade goianiense que carece de “outros olhares”, foi o que me instigou em continuar e terminar esta dissertação, com muito prazer. Não tenho respostas para o meu gosto por motocicletas, mas esse gosto foi fato primordial e por isso começamos a introdução do trabalho com tais esclarecimentos.

Esta trajetória pessoal influenciou ainda a analogia entre a moto e o cavalo, por ser de uma família de costumes rurais e tive uma infância de finais de semanas, feriados e férias nas fazendas de meu avó, minha avó e de meus pais, quando praticava com grande prazer montaria, o que talvez esteja intrínseco nessa relação de gosto por este cavalo de aço do urbano.

No entanto o ser mulher pesquisadora de grupos formados em sua maioria pelo gênero masculino trouxe diversos impasses e a dificuldade de acesso e obtenção de informação com determinados moto clubes e/ou membros de moto clubes. Fui convidada pelo Alcatéia Moto Clube para viajar, indo então para a Cidade de Goiás - GO, Nerópolis - GO e Uberlândia - MG. O contato com o *Chopper* e com o Alcatéia, ambos fundados em 1994, fez com que os demais moto clubes diminuíssem as barreiras em relação à minha presença e também à pesquisa.

A partir das primeiras entrevistas e conversas informais com os motociclistas que participaram da formação dos primeiros moto clubes de Goiânia foi possível fazer o nosso recorte temporal. Se o primeiro moto clube surgiu em 1986 e no início dessa década já se reuniam como colecionadores e viajavam para eventos relacionados à motocicletas pelo país, decidimos que o período da pesquisa deveria abranger de 1980 até 2008, sendo esse último o ano de término do mestrado.

Sobre o recorte espacial houve intuito de trabalhar com os moto clubes do Estado de Goiás, contudo as dificuldades de acesso ao campo se tornou empecilho e delimitamos a Capital Goiana que, juntamente com os seus estereótipos, vai receber através desta pesquisa

uma visualização de uma Goiânia antes obscura para muitos, tanto em meio acadêmico quanto para a população em geral.

Esta pesquisa então se justifica pelo interesse em demonstrar à sociedade uma Goiânia que possui Grupos Urbanos Juvenis, Tribos Urbanas e Grupos Sociais que produzem territórios e definem territorialidades múltiplas e complexas, incompatíveis de serem pensadas sob os rótulos que já foram dados à cidade tida ainda com uma identidade sertaneja e nos últimos anos como: Goiânia Country, Cidade das Flores, Ecologicamente Correta e Filha mais moça e bonita do Brasil. Lembrando que esses territórios possuem símbolos como os estilos musicais que jamais remetem ao sertão, sertanejo e caipira de Goiás. Não desconsiderando a região metropolitana e os municípios do interior do Estado que promovem eventos para moto clubes e sediam eventos por eles organizados, o recorte espacial é então a cidade de Goiânia.

Busca-se contribuir como uma possível interpretação dos moto clubes de Goiânia com uma visão voltada para os aspectos relativos às suas espacialidades. Moto clubes são grupos urbanos formados, em sua maioria, por homens que possuem como bem comum a motocicleta, surgiram nos Estados Unidos na década de 30. Afora o mero sentido de locomoção, agilidade e baixo custo que é um incentivador para a posse de motocicletas, os integrantes desses grupos buscam um ideal de liberdade, aventura e extensão da juventude através das viagens e passeios dentro e fora da cidade sempre em grupo. Atualmente essas organizações e/ou grupos possuem registros em cartório, estatutos, regimento interno, fazem patentes de seu nome e de seu brasão (emblema do moto clube) e podem possuir características diferenciadas de um para o outro. Foram então contabilizados 37 (trinta e sete) moto clubes em Goiânia e 28 (vinte e oito) extintos, assim como vários territórios por eles formados estando em espaços públicos ou privados, no decorrer dessas três décadas pesquisadas.

Usamos então a Geografia como ciência que possibilita melhor compreensão dos territórios e territorialidades urbanas surgidas a partir de suas estratégias organizacionais. Contribuímos ainda com o Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Goiás, já que esta temática é inovadora, que servirá como uma base de entendimento da existência, da difusão e da espacialização desses grupos na cidade, assim como um “outro” olhar para Goiânia.

Como objetivo principal tem-se o de analisar os territórios e as territorialidades urbanas dos moto clubes da cidade de Goiânia. Em termos de objetivos específicos os procura-se evidenciar as circunstâncias culturais, sociais e econômicas que propiciaram o

surgimento desses tipos de agrupamentos urbanos, compreender a trajetória geográfica da motocicleta e dos motos clubes até a sua chegada em Goiânia e também o motivo da motocicleta deixar de ser vista como um mero veículo e se tornar um símbolo de ideologia; identificar, interpretar e espacializar os territórios formados por esses grupos a fim de reconhecer através de suas representações simbólicas e estratégias de organização espacial as territorialidades urbanas criadas por esses atores sociais.

A partir desses objetivos surgem questionamentos que serão respondidos na presente pesquisa. O primeiro é a busca da melhor denominação para os moto clubes, resgatando-se estudos sobre grupos urbanos juvenis ou não, e pesquisas sobre tribos urbanas no intuito de conceituar esses grupos. O segundo esclarece como foi a trajetória geográfica da motocicleta e dos moto clubes pelo mundo e sua chegada em Goiânia. O terceiro é entender quantos são os motos clubes, quais são, quando surgiram, porque resistiram e suas principais características. O quarto questionamento é sobre os territórios por eles formados na cidade; como são, onde estão, como definí-los, diferenciá-los e como se firmam entre suas espacialidades e temporalidades próprias. O quinto e último questionamento é sobre as principais características do campo simbólico que os regem e a capacidade de formarem territorialidades urbanas.

Para responder esses questionamentos e chegarmos aos objetivos dessa pesquisa teve-se a seguinte estratégia metodológica: primeiro a pesquisa bibliográfica acerca de temas pertinentes, desde o histórico da motocicleta e dos moto clubes até as bases teórico-conceituais, ressaltando que foi necessário a busca também bibliográfica em outras ciências como a antropologia, em especial a urbana, a sociologia e a psicologia.

Tendo definidos os recorte espacial e temporal iniciou-se a investigação da base empírica, com idas a campo observando-se as características comportamentais e organizacionais dos moto clubes, para determinar qual seria a melhor metodologia para a análise qualitativa e quantitativa. Então decidimos por conversas informais, que nos orientaram no roteiro de entrevistas semi-estruturadas com a finalidade de saber a quantidade de moto clubes, quando surgiram e quantos membros possuíam, com isso foi possível um levantamento de contatos com presidentes de moto clubes e de motociclistas que estiveram presentes no início da formação dos moto clubes de Goiânia – década de 80. Esses motociclistas foram então entrevistados, assim como alguns presidentes de moto clubes e proprietários de moto bares. Realizaram-se 20 (vinte) entrevistas do tipo semi-estruturadas,

que permitiram conhecer o histórico dos primeiros moto clubes bem como a organização dos atuais e o funcionamento dos moto bares.

Para a melhor caracterização dos atores motociclistas, membros de moto clube, foram aplicados 60 (sessenta) questionários em diversos moto clubes, geralmente entregues ao presidente e depois recolhidos. A outra estratégia foi a de solicitar que respondessem o questionário enquanto estavam participando de eventos, isso de forma aleatória. Em toda essa pesquisa, a observação do campo simbólico e seus principais símbolos identitários foi primordial. Melhor explicitando o campo, ele contou com visita a 12 (doze) eventos relacionados a moto clubes e por eles organizados, percorremos também locadoras de vídeos, residências de motociclistas, oficinas (moto elétrica, moto pintura, estúdio de aerografia, lanternagem e torneadoras), moto bares, sedes de moto clubes e outros espaços por eles territorializados no decorrer dos anos 2006 a 2008.

Posteriormente houve a tabulação dos dados e localização dos territórios tidos como de motociclistas pertencentes aos moto clubes, percebendo-se que haviam os territórios fixos como as sedes e os moto bares, e também os eventuais como os shows, aniversários e eventos específicos para esse público. Desta distinção seguiu-se a estratégia de espacializá-los também com essa diferenciação, criando-se mapas temáticos de territórios fixos e territórios eventuais, separando-os também por décadas.

Quanto ao corpo estrutural, a dissertação foi dividida em 4 (quatro) capítulos que norteiam o tema em questão desde uma base histórica, teórica e conceitual até os dados de campo, numa perspectiva geográfica mantendo-se a preocupação com a explicitação dos momentos e meios técnicos-científicos-informacionais de cada período analisado, e com a espacialização das trajetórias seguidas para chegarmos então aos objetivos propostos e a possibilidade de responder os questionamentos indicados.

O Capítulo I – Vivendo em grupo: o fenômeno tribal “liga os motores” para esta viagem, que parte do homem para a moto, da moto para os moto clubes. Faz-se um retorno ao individualismo, enfatizando-se também a sua queda até chegarmos ao processo de tribalismo da sociedade contemporânea. Para tanto se buscou Velho (1987) e Maffesoli (1998) como base para esta discussão. Em relação ao tribalismo e a possibilidade de formação de grupos juvenis urbanos surgidos a partir de movimentos intitulados de contracultura, subcultura e as atuais e muito discutidas tribos urbanas, utilizou-se Caligaris (2003), Takeuti (2004), Cardoza (2003) Bertaux (1988), Maia (2001), Marcuse (1982), Abramo (1994), Caiafa (1985), Canhête (2004), Chies (2007), Vianna (1997), Brandão (1990), Park (1967), Magnani (1992),

Souza (2005), Simmel (1987), Zaldueño (2000), Zaluar (1997), Roszac (1972), Borges e Covre (2007), Coutinho (2007) e Amaral (1992). Esse capítulo então propicia um levantamento sobre as modificações da sociedade industrial contemporânea, em especial a ocidental, no sentido de possuir a queda ou mesmo porosidade das principais instituições (escola, família, igreja e Estado) e o desencantamento pelo mundo, assim como uma “pobreza” ou “ineficácia simbólica” pois permite que o individualismo, que parecia estar em alta, comece a formar grupos em que o termo tribalismo os define de forma metafórica. Esses movimentos citados anteriormente nascem como respostas ao próprio momento em que está a sociedade, não comportando contra os padrões da sociedade vigente, contudo sendo ela mesma de forma particularizada e/ou fragmentada.

No Capítulo II – Motocicleta: De um veículo a um ícone da vivência grupal – os moto clubes, continua-se a viagem buscando o histórico da motocicleta e suas diversas formas de uso, tanto como o histórico da ação de viajar em grupos que fez surgir os moto clubes, não deixando de tratar dos imaginários que eles tiveram no decorrer de sua existência e da analogia entre o “motoqueiro e o peão”. Percorreu-se também os outros grupos juvenis urbanos desde a década de 30 até a década de 80, notando-se que determinados grupos sem relações com os moto clubes possuíam como veículo a motocicleta ou se vestiam e utilizavam de ícones e símbolos também usados por motociclistas. Buscou-se nesse mesmo capítulo o histórico da chegada da motocicleta ao Brasil e também em Goiânia. Nesta trajetória trilhamos também o processo de como se deu a formação dos primeiros moto clubes do país, apresentamos os moto clubes existentes atualmente em Goiânia e os já extintos nesse período de pesquisa. Finalizamos essa parte com um debate sobre a relação da mídia cinematográfica com a propagação dessas organizações grupais, com um levantamento de 78 (setenta e oito) filmes e a discussão das rivalidades existentes entre os moto clubes, que são demonstradas nos filmes, seriados, desenhos e documentários. Ressaltamos a dificuldade de encontrar bibliografia para compor esse capítulo e a constatação de apenas um trabalho sobre moto clubes, qual seja, o de Thompson (2004).

Chegando definitivamente em Goiânia, temos o Capítulo III – Territórios de Moto Clubes na Metrópole Goiana. Partindo então da década de 80 pode-se levantar, caracterizar e espacializar cerca de 60 (sessenta) territórios que foram construídos e desconstruídos com o passar do tempo e suas mudanças e estratégias espaciais. Fez-se uma parada nos conceitos e teorias que enfatizam o caráter territorial, em especial no urbano, como também a questão da territorialidade urbana e suas recentes discussões.

Foram também quantificadas as motocicletas e triciclos existentes na cidade, tão quanto os condutores que possuem carteira de habilitação que permite usar esse veículo. Ousamos em distinguir os territórios dos moto clubes em territórios fixos e territórios eventuais, acreditando ainda que dentro de cada território deste é possível ainda a existência de micro-territórios. São caracterizados e discutidos esses três tipos de territórios, alertando-se também para os centros comerciais direcionados ao motociclismo e motociclista como o Jardim América, a Avenida Anhanguera e a Avenida 4ª Radial. Inserido a isso uma discussão sobre apropriação de espaços públicos e privados para a formação de territórios, como o caso do Centro Comercial Paranaíba e seus territórios sobrepostos com outros grupos e até mesmo com o comércio. Em relação aos territórios eventuais, buscou-se demonstrar os micro-territórios formados dentro desses macro-territórios, tendo como principal base delimitações simbólicas.

Finalizando o percurso, no Capítulo IV, – Simbologias e Representações: traduzindo novas territorialidades urbanas em Goiânia – Goiás, há um aprofundamento no ator/sujeito motociclista trazendo assim os dados de campo para o debate e caracterizando melhor seu personagem social capaz de formar territorialidades urbanas, como estratégias espaciais unidas ao campo simbólico, e de delimitação dos territórios. Discute-se também a motocicleta, suas simbologias e representações, e o “lugar” do gênero feminino nesses espaços, que através das observações a campo, foi possível identificar o imaginário atribuído às mulheres nos moto clubes. Termina-se a viagem com os ritos motociclísticos, sendo notados como estratégias organizacionais que fazem com que os ideais de liberdade, aventura, irmandade e fraternidade se perpetuem pelo tempo e sejam fixados nos espaços.

Nossa parada “final”, a conclusão, não é o término, mas uma estrada para outra jornada, pois questionamentos são levantados nesse momento e deixados para um outra viagem.

I - VIVENDO EM GRUPO: O FENÔMENO TRIBAL

Eu não sou cristão
eu não sou ateu
não sou japa não sou chicano
não sou europeu
eu não sou negão
eu não sou judeu
não sou do samba nem sou do rock
minha tribo sou eu
eu não sou playboy
eu não sou plebeu
não sou hippie hype skinhead
nazi fariseu
a terra se move
falou galileu
não sou maluco nem sou careta
minha tribo sou eu
pobre de quem não é cacique
nem nunca vai ser pajé

(Minha tribo sou eu, Zeca Baleiro).

Resgatar a discussão acerca do fenômeno tribal e, ao mesmo tempo, do debate sobre o individualismo – temas deste capítulo- coloca-se como fundamental, tendo em vista nossa estratégia teórico-metodológica, de não isolar um grupo da sociedade, mas percebê-lo em meio a um vasto e complexo universo articulado no qual se encontra. Velho (1987) atesta que o isolamento é uma questão ilusória e os grupos aparentemente isolados podem fazer parte, de várias maneiras, de um sistema mais amplo em termos econômicos, políticos e culturais.

“Entendemos que, se o desaparecimento de vários modos de vida, e a contínua expansão da maneira de viver urbana são fatos incontestáveis, há de notar que nem por isso houve uma homogeneização da vida, dentro das referidas classes sociais. Além das manutenções de modos de vida consolidados, tradicionais, outros surgem dentro da grande massa que é a vida urbana” (Maia, 2001, p.83).

Os grupos aqui tratados são considerados representantes do tribalismo contemporâneo, surgidos nos Estados Unidos em período de pós-guerra, que percorreram o Movimento de Contracultura, posteriormente o de Subcultura os quais, atualmente, vêm sendo denominados de tribos urbanas¹ e estão presentes no Brasil.

Para compreender os moto clubes se faz necessário buscar esclarecimentos acerca das novas possibilidades de vivência grupal, postas pela sociedade contemporânea. Não descartamos, aqui, a vivência em grupo em períodos anteriores, não desconsideramos a existência de grupos familiares, religiosos e políticos, mas sim enfatizamos essas novas possibilidades e expressões de agrupamentos cada vez mais recorrentes nas áreas urbanas, tendo sido incentivados ou mesmo sendo resultantes da própria dinâmica social, econômica e cultural de tais espaços.

No intuito de compreender tal fenômeno, percorreremos os caminhos que foram trilhados por vários autores/pesquisadores, tendo em vista a sua análise.

Os autores que se seguem foram utilizados como aporte teórico-metodológico, por trazerem reflexões sobre a gênese do tribalismo, assim como sobre a “queda” do individualismo. Maffesoli (1998) foi o primeiro a analisar esse fenômeno pelo viés do declínio do individualismo nas sociedades de massa. Marcuse (1982), por sua vez, considerou a sociedade industrial como percussora dessas inovações nos estilos de vida urbanos. Já Velho (1987) analisa a perda do individualismo na sociedade contemporânea através do olhar da antropologia urbana; Takeuti (2004), por sua vez, atribui a existência de tribos ao fenômeno da ineficácia e perda simbólica em que vive a sociedade atual.

Sobre tribos urbanas serão aqui enfocados autores que trabalham com essa temática de forma teórica-conceitual e estudos aplicados a tribos específicas, como Abramo (1994), Caiafa (1985) e Canhête (2004), que pesquisaram a tribo dos *Punks*, Chies (2007) pesquisadora brasileira dos *Clubbers e Ravers*, Vianna (1997) que trabalhou com as gangues de jovens na cidade do Rio de Janeiro e Brandão (1990) o qual levantou e caracterizou os movimentos juvenis brasileiros que deram origem às atuais tribos urbanas.

Procuramos, outrossim, salientar estudos sobre o urbano que deram destaque à existência dessas tribos nas principais metrópoles nacionais. Tais estilos de vida urbanos tiveram início em outras cidades de diferentes países, e com intuitos distintos foram

¹ Zalduendo (1996) inclui os moto clubes na tribo urbana *Rockers*, por possuir o estilo musical rock como uma das identidades desse grupo. E Cohen (1980) também considera os moto clubes como uma tribo urbana, assim como os *Teddy Boys, Mods, Skinheads, Rockers e Hippies*.

absorvidos. Isto porque, conforme sustenta Velho, estes espaços “estão mais sujeitos do que em sociedades de pequena escala a invasões de seus mundos, a irrupções e crises ocasionadas pela proximidade física e sociológica com outros estilos de vida e definições de realidade” (1987, p.32).

Como admite Park (1967), esses sujeitos contrastam, no entanto, com outro tipo de habitante da grande metrópole o qual vive permanentemente em contato com “mundos” e regiões morais, estando recebendo estímulos e se deslocando entre ambientes e experiências variadas. A cidade é vista por sua diversidade e permite a identificação pelo indivíduo de algum local onde ele se sinta capaz de expandir-se e permanecer à vontade. Se esta identificação não existe, a priori, pode ser criada, posto que a cidade grande permite a excentricidade, a “esquisitice”, seja de sujeitos individuais ou de grupos. Park coloca, assim, elementos para análise da cultura urbana que nos remetem à consideração de códigos, símbolos, valores, necessários à compreensão do lugar ocupado por cada sujeito neste contexto e, mais que isto, à definição dos espaços, territórios por onde transitam, desenvolvem sua sociabilidade, forjam sua identidade.

1.1. Pé na estrada! Do individualismo ao tribalismo na sociedade contemporânea

O conceito de tribo tem seu domínio original na etnologia, sendo utilizado para definir uma forma de organização da sociedade, especialmente as indígenas, pela antropologia. Para Magnani (1992) pode-se dizer que tribo constitui uma forma de organização mais ampla e vai além das divisões de clã ou linhagem, de um lado, ou da aldeia, de outro. Trata-se de um pacto o qual aciona lealdades para além dos particularismos de grupos domésticos e locais. Neste sentido, poderíamos utilizar o termo tribal como uma metáfora que bem denomina o grupo urbano aqui tratado.

Em se tratando de tribalismo na sociedade contemporânea, faz-se imprescindível o seguinte recorte espaço-temporal, a fim de decifrar em quais sociedades eclodiu esse fenômeno e quando: o urbano, em especial cidades industriais ou centros de gestão financeira, de porte médio e grande, que hoje são consideradas cidades nacionais e mundiais, a exemplo do que é sugerido por Velho:

“A grande metrópole contemporânea é, portanto, a expressão aguda e nítida desse modo de vida, *o locus*, por excelência, das realizações e traços mais característicos desse novo tipo de sociedade” (1987, p.17).

Mas o tribalismo nos faz pensar também em sua “antítese”: o individualismo. Por isto nos perguntamos: estaria o tribalismo ganhando espaço na sociedade contemporânea? E quanto ao individualismo, o que de fato seria ele? Segundo Caligaris, “para a antropologia é qualquer cultura onde o indivíduo tem um valor superior ao grupo, o termo individualismo aqui não tem uma conotação moral, no sentido em que usamos normalmente, como sinônimo de egoísmo” (2003, p.03).

Maffesoli (2004), ao fazer um resgate histórico do individualismo, afirma que o período de reforma religiosa proposta por Lutero e Calvino foi essencial para a propagação desse ideal, introduzindo naquela época a noção de livre-arbítrio e a expressão de uma relação individual onde um “eu” iria estabelecer uma relação com uma alteridade absoluta. “O período de reforma no qual os indivíduos adquirem sua auto-suficiência para com Deus – chega de dogmas, intermediários, e controle religioso, cuja desobediência seria passível de condenação – e sua participação no mundo real, vindo desta concepção que a modernidade herdou um individualismo fundamentado na igualdade e na liberdade” (Souza, 2005, p.63).

Esta noção foi igualmente constatada na Revolução Francesa e no código napoleônico, onde se postula que a partir do indivíduo relacional é estabelecido um contrato social. Outra expressão que atesta essas concepções iniciais do individualismo é a autonomia ou indivíduo autônomo, ambas presentes em Descartes, na Reforma e no Iluminismo. Para Maffesoli (1998), a idéia do *eu sou a minha própria lei* foi o pivô da modernidade, enfatizando-se essa concepção do indivíduo que dá a sua lei a si mesmo e, em seguida, pode se associar a outros indivíduos autônomos para fazer a história. A partir daí se constrói o contrato social. O individualismo então é uma expressão social específica da modernidade.

Velho (1987) acredita na inexistência de projetos individuais puros, ou seja, sem referência, isto quer dizer que o individualismo não é um fenômeno puramente interno, subjetivo. É sempre relacional, intersubjetivo, formula-se e é elaborado dentro de um campo de possibilidades, circunscrito historicamente e culturalmente, tanto em termos da própria noção de indivíduo como dos temas, prioridades e paradigmas culturais existentes. Nessa perspectiva, quanto mais exposto estiver o sujeito a experiências diversificadas, quanto mais tiver de dar conta do ethos e visões de mundo contrastantes, quanto menos fechada for sua rede de relações cotidianas, mais marcada será a sua auto-percepção de individualidade

singular. “Mediante transformações ao longo da história esse individualismo adquiriu um caráter ideológico, porquanto passou pela emancipação do poder político, da autoridade religiosa, associado à criação da economia de mercado como ápice da modernidade” (Souza, 2005, p.65).

Cardoza (2003) complementa observando a relação entre um sujeito que não tem mais domínio sobre as limitações de si e o sistema coletivo a que ele se integra, o qual lhe envolve a ponto de tornar-lhe inconsciente de sua própria atuação social. A autora retoma a teoria psicanalítica do inconsciente do século XIX, que causou uma onda de racionalização no homem, dizendo que ele não poderia ser conhecedor e senhor de suas atribuições, pois como parte pertencente de seu psiquismo estava num inconsciente, com caracterizações tão primitivas e tão próprias, onde nem mesmo este homem antropocêntrico poderia tomar-lhes as rédeas.

Tal como Velho (1987), que trata da inexistência de projetos individuais, Maffesoli (1998) recorre a este primado para tratar do tribalismo. O tribalismo não é um fenômeno específico, mas uma metáfora em que as bases sólidas de organização social, as instituições como família, religião e Estado Nação estão saturadas, ou mesmo, como diz Maffesoli (1998), são “porosas”. Percebeu-se que as idéias não eram mais autônomas, pois foram criadas a partir de um coletivo, e esse coletivo está sendo questionado. A humanidade então vive um “período empático”, onde predomina a diferenciação e o perder-se em um “sujeito coletivo”. O autor comenta que o tribalismo, chamado também por ele de neotribalismo, deve ser tomado como um novo paradigma que vem substituir o paradigma do individualismo na compreensão da sociedade contemporânea, e continua:

Assistimos agora à passagem da identidade para as identificações múltiplas. É essa passagem que me parece fundar o nascimento de formas tribais de existência. O tribalismo é, assim, uma metáfora útil para tentar, provisoriamente, notar a saturação em que o indivíduo ou o individualismo foi questão e do fato de que, a partir de agora, esfumaçaram-se em proveito de microconjuntos, de formas comunitárias. [...] Assim, todas as instituições se fragmentam em entidades microscópicas. [...] Aqui, onde nós deveríamos pensar em nós mesmos, vemos constituir-se pequenas entidades sectárias, fanáticas, opondo-se umas às outras (Maffesoli, 2004, p.28).

Nessa ótica é nítido o individualismo se perder na sociedade contemporânea, juntamente com a perda das evidências e dos valores antes tidos como sólidos. É percebida uma crise que une as questões econômicas, políticas e culturais, onde “num determinado momento, um conjunto social, ou melhor, civilizacional, não tem mais consciência do que ele

é, não sabendo mais quais são os grandes mitos que o animam e não tendo mais confiança no que ele é; o mito que foi a base da modernidade saturou-se” (Maffesoli, 2004, p.2).

Isto vem alterar a percepção da realidade do indivíduo, que se vê obrigado a redefinir suas práticas cotidianas e a estar exposto às diferenciações de experiências a serem vivenciadas. Desta maneira constatam-se o declínio das tradições e a acelerada pluralização de grupos primários - a chamada dessocialização causada pela cultura de massa, resultando na constituição de um novo enfoque às subjetividades, promovendo novas noções de hábitos e valores. É importante ressaltar que o declínio aqui exposto não traz alusões à morte de culturas tradicionais, ou à generalização ou homogeneização da sociedade. Une-se a gênese desses grupos ao descontentamento com instituições que perdem postos hierárquicos nos valores antes tidos pelos indivíduos. Embora o sistema capitalista propague a idéia da globalização como meio de encurtar as distâncias mundiais, dando liberdade e autonomia aos indivíduos e, neste sentido, levando à aparente homogeneização cultural, Sahlins (1997) afirma que as culturas estão se comportando de maneira inesperada, posto que nem sempre as ideologias hegemônicas conseguem se inserir no seio de uma cultura tradicional, favorecendo assim uma resistência e uma auto-afirmação cultural. Em outros casos, onde a cultura global abre espaço e se insere em meio às culturas locais, estas fazem ressignificações sobre os processos de aculturação a que estão sendo submetidas, idéia esta também defendida por Jardim (2004).

Simmel (1998) observa que era o indivíduo, liberto das restrições do Estado e da Igreja, dono de sua história por suas decisões, absolutamente livre para executar suas escolhas de acordo com sua vontade, e está irremediavelmente exposto à necessidade de especialização a fim de encontrar sua identidade no “novo mundo”.

Dando continuidade a essa explanação sobre a saturação das instituições e da perda de evidências e valores, que tenta explicar a queda do individualismo e fixação do tribalismo, retoma-se Caligaris (2003), que atribui essa perda ao princípio do capitalismo de exaltar a predominância de sujeitos não definidos por suas origens, seus grupos, seus laços e suas histórias, tornando-se puros agentes econômicos, produtores e consumidores. Por um lado, nossa subjetividade notavelmente rarefeita continua assim porque tudo o que nos definia de maneira concreta (a origem, o sangue, a casta, o privilégio, as obrigações da história) não nos define mais. As tradições que regravam nossa vida e fundavam as divisões em grupos de poder, são atacadas e recusadas. Paralelamente, espera-se que em nós, enquanto indivíduos,

seja possível encontrar novos fundamentos para a convivência social, para não sermos regrados pelas mesmas tradições e cânones que então negamos.

A nossa auto-definição é bastante abstrata. Os laços, os pertencimentos, os vários grupos, em princípio, não nos definem. É por isso que podemos ser universalistas. Então, não é muito fácil responder à pergunta: Quem sou eu? Ao mesmo tempo, é em mim mesmo que devo encontrar os fundamentos éticos, por exemplo, para as minhas ações. Torna-se, assim, essencial para nós a procura da autenticidade. Esse termo se torna crucial sobretudo nos últimos 200 anos. Temos uma paixão pela autenticidade, ou seja, por aquele lugar onde seríamos únicos, diferentes e completamente nós mesmos (Caligaris, 2003, p.7).

Contudo, se vê que o capitalismo descobriu, no maior estímulo ao consumo, a nossa procura de autenticidade, a nossa consideração pelos outros, pois só assim pode-se afirmar a autenticidade, ou seja, tornada dependente do olhar dos outros. A diferença em nossa vida social é instituída pelo reconhecimento que vem dos outros. Aqui está o grande dilema das sociedades ocidentais contemporâneas: o sonho de uma sociedade de indivíduos e a necessidade de fragmentação social, para justamente cada um poder ser reconhecido pelo que é. Infere-se estarmos caminhando em direção à persona e à multiplicidade de papéis e máscaras onde a pessoa só existe em termos do papel ou máscara usada em dado momento ou situação, como chama atenção Maffesoli (1998).

Nessa perspectiva de existir como sujeito identitário em função de um grupo social, percebe-se que, em especial, o homem cuja vida é predominantemente urbana está mais sujeito a absorver e criar novas identidades, ou como afirma Amaral “é um homem multifacetado” (1992, p.46). “Sua noção de pessoa é constituída pela soma dos efeitos que dela emana temporal e espacialmente” (Simmel, 1987, p.21). Mesmo que as bases econômicas e forças globalizadoras nos transmitam a idéia de um ser uniformizado, universalista, essa idéia é aparente, pois “se a cidade atual parece apresentar uma sociedade sem estilo é justamente porque sua feição é a somatória dos estilos dos grupos que vivem nela” (Amaral, 1992, p.35)

Somando às explicações sobre o fenômeno tribal, Takeuti (2004) evidencia esse acontecimento na sociedade juvenil, mas traz observações pertinentes para tal escolha de viver em grupo em termos gerais, ou seja, nas demais faixas etárias. Takeuti atribui esse fato à ineficácia simbólica existente na sociedade. Essa sugestão não vem a discordar dos autores citados anteriormente, mas sim complementar a idéia sobre a perda de evidências. Nota-se que a precariedade simbólica consistente disponibiliza os modelos identitários e é fruto da

valorização radicalizada da dimensão econômica, e sua prevalência, enquanto significação imaginária social é causadora da aniquilação de valores que poderiam trazer outros sentidos de vida aos indivíduos.

Tais ausências ou insuficiências dos modelos identificatórios têm como consequência, segundo o caso: a falta de castração simbólica, com consequências ao nível da constituição do supereu (a instância psíquica, guardiã das interdições sociais) e/ou a inconsistência ao nível da constituição do ideal do eu, de modo que não há uma sustentação ao seu projeto de identificações, levando-os a viver no limite do vazio (Takeuti, 2004, p.267).

Não se pode, no entanto, relegar o limite do vazio, fato notório nas sociedades industrializadas, o que para Bertaux (1988) revela-se como um estar em todos os lugares e ao mesmo tempo não estar em parte alguma, no sentido efetivo de pertença. O indivíduo, desse modo, liberado de toda amarra, mas também desprovido de toda a individualidade, está pronto para se juntar a qualquer grupo, pronto a endossar a identidade que se queira bem lhe propor, ou seja, tudo menos o vazio.

Caligaris (2003), Maffesoli (1998) (2004), Takeuti (2004), Velho (1987), Cardoza (2003) e Bertaux (1988) caracterizam esta situação, onde o tribal surge como uma espécie de compensação diante de uma sociedade cujos laços e coesão social são frágeis. O neotribalismo, proposto por Maffesoli (1998), é uma espécie de resposta a uma sociedade fragmentada, fria, competitiva, burocrática, vazia e com símbolos ineficazes; onde a vivência no interior das tribos/grupos abre a possibilidade de um encontro afetivo, da criação de um espaço de dissidência e de um canal simbólico de expressão identitária. Mas também se manifestam elementos narcisistas², hedonistas, individualistas, então o tribalismo não estaria “substituindo” ou superando o individualismo e sim incorporando-o e redimensionando-o; onde a intolerância em relação ao outro (a outra tribo, o outro grupo, o diferente) é cultuada, em muitos casos. E nem sempre os encontros são “afetivos”, podendo ter um caráter extremamente “utilitário”.

Essas intolerâncias com a relação do homem moderno com o dinheiro e as questões malélicas de um individualismo que ao mesmo tempo em que ressalta os valores de liberdade, igualdade e fraternidade, também abre portas para a defesa de pensamentos racistas e de igualdade totalitária que fizeram do século XX, não apenas pelas suas grandes Guerras, mas por todas as nuances de nacionalismo e perseguição pela identidade igualitária na fé, nas concepções sociais, na política e na economia, um século em que

² Coutinho (2007) recorre ao narcisismo para explicar a existência das tribos urbanas.

o homem perdeu seu senso de identidade e passou a vagar em busca do sentido (Souza, 2005, p.65).

Reencantamento pelo mundo é o termo usado por Quaresma (2006) para definir essa situação, ou seja, o fenômeno neotribal traz uma possibilidade de reencantamento, tendo como cimento principal uma emoção ou sensibilidade vivida em comum. O período pós-moderno demonstra que os homens estariam adotando um ponto de vista mais emotivo em relação ao mundo. Eles estariam dando lugar ao prazer e à emoção, resgatando uma sensibilidade diferente entre as novas gerações.

Weber (1987) já fazia observações sobre esses laços quando se referia às comunidades afetivas ou emocionais, termo também utilizado por Maffesoli (2004) em relação ao *homo estheticus*, como propõe a seguir:

Essa outra maneira de ser vai reinvestir os elementos que a análise social tinha deixado de lado: o emocional e o afetual. O afetual e o emocional não são unicamente da ordem do emotivo ou do afetivo, mas um clima específico baseado nos processos de contaminação, no fato de que toda uma série de transe, às vezes macroscópicos, frequentemente microscópicos, constitui o terreno da vida social. Nesse sentido, o *homo politicus* ou *homo economicus* vai cada vez mais dar lugar ao *homo estheticus*. Esse último vai constituir-se nas emoções partilhadas. É na capacidade de colocar em jogo o emocional e o afetual, que vai ser necessário, de pensar nesse *homo estheticus*, base daquilo que eu chamo de tribalismo (Maffesoli, 2004, p.28).

Conforme Quaresma (2006), essa proposta de Maffesoli (2004) traz um novo paradigma de compreensão da sociedade contemporânea e está baseado na necessidade de solidariedade e de proteção que caracterizam o conjunto social. Desta forma, a metáfora *tribo* dará conta do processo de desindividualização e da valorização do papel que cada pessoa (persona) é chamada a representar dentro do grupo.

Dentre os diversos comportamentos sociais nascidos nesse momento, o de desencantamento pelo mundo chama a atenção principalmente entre os segmentos juvenis, que deram origem à composição de tribos urbanas. Resgata-se, para esclarecer melhor isto, o que foi caracterizado como Movimentos de Contracultura e Subcultura.

Para Geertz (1978), a cultura é uma rede de significados, *web of meanings*, “e o homem é um animal simbolizante” posição compartilhada também por Velho (1987), e assinala ainda o fato da cultura possuir uma dimensão simbólica expressa em todos os níveis, domínios da vida social; de modo que objetos, bens materiais (como as motocicletas, por exemplo), pessoas e suas idéias transmitem mensagens, possuem significados e são

elementos que fazem sentido uns em relação aos outros, constituindo um sistema, um conjunto de relações, não necessariamente harmoniosas mas significativas.

Historicamente, contracultura é uma expressão nascida antes de subcultura, servindo-nos aqui para discorrer sobre movimentos que propiciaram os jovens não serem apenas coadjuvantes da história mundial; já que enfatizava comportamentos e respostas ativas e contestadoras a momentos econômicos, sociais, políticos e culturais específicos em que a juventude estava inserida.

Jovem e juventude são categorias complexas, servindo neste estudo não para se referir à faixa etária sem analisar o seu contexto de inserção na sociedade. Como complementa Abramo (1994), a noção mais geral de juventude refere-se a uma faixa de idade, um período de vida, onde se completa o desenvolvimento físico do indivíduo e onde ocorre uma série de mudanças psicológicas e sociais, deixando a infância para entrar no mundo adulto. No entanto, a noção de juventude é socialmente variável. A definição do tempo de duração, dos conteúdos e significados sociais desses processos, modifica-se de sociedade para sociedade e na mesma sociedade ao longo do tempo e através das suas divisões internas (considerando-se a origem de classe, por exemplo). Além disso, não são em todas as formações sociais que a juventude se configura como um período destacado, uma fase de transição, uma específica faixa etária ou com uma determinada função e visibilidade social.

Também se reconhece que esses grupos não tencionam necessariamente o questionamento da ordem social, mas não deixam de ser uma reação à dificuldade de “entrar” neste modo de vida vigente, ou seja, produzem uma resposta à condição social. E como respostas a essas múltiplas mudanças no urbano estão os vários grupos surgidos e denominados como movimentos de contracultura, subcultura e tribos urbanas.

1.2. Novas formas de sociabilidade: movimentos de contracultura, subcultura e tribos urbanas. O tribalismo se afirma!

Os estudos sobre os movimentos de contracultura, subcultura e tribos urbanas iniciaram, segundo Zalduendo (2000), em torno de 1915 quando surgem, nos Estados Unidos, *gangs* e bandas musicais juvenis. Esses grupos preocuparam a sociedade e instituições de ensino, fazendo com que o Departamento de Sociologia da Universidade de Chicago empreendesse pesquisas voltadas para tais segmentos, tendo como autor pioneiro Robert E.

Park, “sus trabajos parten de la hipótesis de que las características de la gran ciudad permiten a los jóvenes manifestar determinados comportamientos “desviados”, que las sociedades rurales habían reprimido o inducido a la conformidad sistemáticamente”. (Zalduendo, 2000, p.61).

Apesar da pluralidade de explicações sociológicas que suscitaram nesse período, Zaluar (1997) relembra ser a existência de gangues juvenis algo peculiar do espaço urbano nos Estados Unidos, por sua vez produtora de valores culturais marcados pelo individualismo, que acentua a competição no mercado na obtenção do sucesso e centraliza a liberdade individual. Devido a essa preocupação, a autora traz uma visão geográfica desse espaço urbano que gera gangues, posto não serem as cidades completamente integradas, ou seja, todas elas são partidas. Neste sentido, trata-se de entender os modos de sua divisão espacial e as diferentes formas de conflitos que suscitam.

Nessa perspectiva Wirth (1967) vê-se a necessidade da divisão teórico-metodológica dos grupos juvenis urbanos em grupos de contracultura, de subcultura e as atuais tribos urbanas. Vendo assim a cidade “como um espetáculo ao mesmo tempo da rivalidade e do encontro dos diferentes segmentos e partes em que a cidade sempre esteve dividida”. (Zaluar, 1997, p.40).

Nasce a Escola de Chicago com os primeiros estudos nesta área, trazendo posterior a Park o autor Frederick Thrasher que em 1929 publicou a obra *The Gang*, tendo observado 1.313 bandas juvenis, depois Willian Foote White, com a obra *Sociedade das Esquinas*, 1943, fazendo uma diferenciação entre bandas e *gangs*, vendo nas *gangs* elementos mais sentimentais e solidários que nas bandas. E na década de 50, Cohen (1955) e Miller e Modigliani (1958) tentam preencher o vazio teórico que perambulava nesses estudos sobre movimentos juvenis.

Abramo afirma que a partir dos estudos da Escola de Chicago, boa parte da sociologia norte-americana manteve sua atenção voltada para os grupos juvenis os quais desenvolvem “comportamentos desviantes da norma” (1994, p.15).

Ultrapassando a cena estadunidense e indo para a Europa, acontecia também na década de 40 uma outra vertente de movimento juvenil, desenvolvido por intelectuais franceses cujas figuras centrais foram Jean Paul Sartre e Simone de Beauvoir: era o Movimento Existencialista Francês. Tal movimento refletiu nos estados unidos, contribuindo para a emergência do Movimento *Beat*, formando por negros, músicos de jazz e andarilhos, o que

trazia uma característica diferenciada das bandas e das gangues, mas não deixavam de fazer uma crítica ao modo de vida burguês.

Assim inicia a contracultura, movimento de origem urbana estadunidense, sendo percebida em bandas, *gangs* e no Movimento *Beat*. A partir daqui será caracterizada essa nação na tentativa de entender quais circunstâncias sociais, econômicas e culturais propiciaram o nascimento desse movimento especificamente nos Estados Unidos.

Marcuse (1982) observa que existiu, imediatamente no pós-guerra, uma ausência de agentes de transformação social na sociedade norte americana tecnologicamente desenvolvida, o que demonstrava um certo grau de alienação social. Criou-se a falsa idéia de que nada faltava ao homem que possuía um emprego, dinheiro para as necessidades imediatas, para bens de consumo duráveis e não duráveis, e ainda podia escolher seus futuros representantes, gerando a sensação de autonomia e liberdade. Foi naquela nova sociedade, de indivíduos reprimidos e submissos a uma cultura massificada, onde prevalecia a ilusão de progresso e liberdade, que vieram à tona protestos contra a própria pátria e seus falsos pais, falsos professores e falsos heróis; movimentos esses minados pela sua imaturidade, apolitização e sugados pelos meios de comunicação de massa.

Ao retornar ao início do povoamento dos Estados Unidos percebe-se a instauração de um ideal de liberdade naquela nova terra. Vindos principalmente de países europeus, os povoadores fugiam dos tabus culturais e morais, dos padrões judaico-cristãos, das tradições, dos preconceitos e das velhas formas de instituições sociais, como afirma Almeida (1996). Esse imaginário de liberdade foi inculcado entre os jovens. Contudo, DaMatta (1997) chama a atenção para pensarmos nesse movimento imposto em ideais estadunidenses, como o marchar sempre na direção do sistema, procurando, nele e através dele, cravar a diferença ou a inovação que, anteriormente, sugeria a renúncia e/ou a mudança social radical, ou seja, a dialética que caracterizou o *American way of life*.

Após a Segunda Guerra Mundial, e o intenso desenvolvimento tecnológico norte americano, vê-se a perda desses antigos ideais de liberdade e a aridez afetual e emocional citada anteriormente. Faz-se importante afirmar que essa aridez não é ocasionada especificamente pela consolidação do capitalismo, como se as mudanças econômicas fossem as únicas responsáveis pelas mudanças na organização social. Para Almeida (1996), a contracultura não foi propriamente um movimento anti-capitalista. Ao mesmo tempo, manifestou-se contra a cultura estabelecida, daí o nome contracultura, plantando novos ideais de viver em relação à família, ao casamento, às relações sexuais, ao corpo e à natureza.

Os jovens desse momento gozavam de tempo livre e da não necessidade de trabalhar, fala-se aqui dos jovens de classe média, movidos por uma intensa aquisição de bens materiais e vivendo em uma materialidade até então desconhecida. Já envolvidos na propagação da guerra fria e ainda questionando o horror da guerra, recorrem àquele “velho” ideal de liberdade e começam a questionar a cultura vigente. Porém, esse questionar foi impulsionado por uma educação liberal, estimulando a capacidade de expressão. Com isso, os jovens passaram a ser mais críticos e contestadores, exigindo soluções para os problemas que os rodeavam, sendo esta ação uma resposta ao momento em que viviam. Como atesta Santos:

Não é estranho que a contracultura tenha surgido no seio da sociedade norte americana, pois é justamente aí que a tecnocrata-sociedade, gerenciada por especialistas técnicos e seus modelos científicos – atingiu o auge de seu desenvolvimento, obrigando o jovem a adaptar-se rapidamente a uma realidade mecânica, árida e desprovida de qualquer impulso criativo. Com isso, a contracultura se tornou a forma de expressão mais importante dessa parcela de jovens que procuravam “cair fora” – *drop out* – dos padrões estabelecidos por essa sociedade, para construir um mundo alternativo com uma “cultura” própria. [...] A criação do Estado do Bem Estar Social nos países de capitalismo avançado, como um conjunto de manobras políticas resultantes dos combates travados entre os Estados Unidos e União Soviética, durante a Guerra Fria. Essas transformações não significaram apenas um desenvolvimento econômico, mas também significativas mudanças de hábitos e comportamento por parte das camadas jovens da sociedade americana, que tomados pelo ímpeto de contestar a ordem vigente, organizaram movimentos que acabaram por culminar em manifestações radicais que contagiaram vários setores sociais (Santos, 2005, p.63-64).

“Rebeldes sem causa” foi uma expressão muito utilizada para definir aqueles jovens norte americanos, que através do cinema foram propagados. “Os problemas dos jovens norte americanos passavam a ser também os problemas de jovens de outros países” (Canhête 2004, p.49). O resultado disso foi a criação de uma postura de confronto com o mundo adulto, surgindo um novo estilo de organização social. Com os heróis do cinema vieram as *gangs*, que se contrapunham inteiramente aos modos de vida preconcebidos pelo mundo dos adultos Canhête (2004). Contudo, é necessário pensar em *gang* como uma reunião de jovens da classe média, imigrantes, com ideais de mudança, e não no sentido atual dado ao termo *gang* relacionando com violência, periferia e jovens pobres.

Percebia-se naquela época uma exaltação ao ser jovem e a conquista de um espaço na sociedade pela juventude, iniciando-se a formação dos primeiros territórios juvenis, já que de um contexto social em que se “saltava a adolescência” passou-se a outro no qual a adolescência era a idade favorita. Deseja-se chegar a ela cedo e nela permanecer por muito

tempo, como menciona Abramo (1994), que ainda salienta o aumento da disponibilidade e da procura por diversão e por elementos diferenciados de consumo, o que provocou rápida resposta por parte da indústria, do comércio e da publicidade, que passaram a produzir bens específicos para esse público, alimentando o espraiamento dos novos hábitos. Tudo isto emoldurou o cenário juvenil, ligado fundamentalmente ao seu tempo de lazer, nas lanchonetes ouvindo-se os primórdios do *rock'in roll* em *joke box* ou programas de auditório; consumindo-se novas mercadorias, de guloseimas (refrigerantes, chicletes) a roupas (*jeans*, jaqueta de couro), meios de locomoção (*motocicleta*), todas marcadas por novas simbologias distintivamente juvenis. Morin (1986) também percebe aquela juventude como resposta ao modelo da sociedade:

O desenvolvimento dessa cultura está ligado a uma conquista da autonomia dos adolescentes no seio da família e da sociedade. A aquisição de relativa autonomia monetária (dinheiro para o gasto diário dados pelos pais nas sociedades avançadas e, alhures, dinheiro para o diário conservado pelos adolescentes que ganham a vida e entregam o que ganham aos pais) e de relativa liberdade no seio da família (o que nos conduz ao problema da liberalização, aqui, da desestruturação, acolá, da família) permitem aos adolescentes adquirir o material que lhes insuflará sua cultura (transistor, toca-disco e mesmo violão), que lhes dá sua liberdade de locomoção e de encontro (bicicleta, *motocicleta*, automóvel) e lhes permitirá viver sua vida autônoma no lazer e pelo lazer. Essa cultura, essa vida aceleram, em contrapartida, as reivindicações dos adolescentes que não se satisfazem com a semiliberdade adquirida, e fazem crescer a contestação a propósito de um mundo adulto cada vez mais semelhante ao deles (Morin, 1986, p.138.).

Roszac (1972) vê o movimento de contracultura como uma oposição juvenil a essa sociedade tecnocrática, em que se atinge o ápice de sua integração organizacional por meio de imperativos incontestáveis como a procura de eficiência e segurança, combinados com o desejo de racionalização.

Os ideais, pensamentos e manifestações juvenis, vindos de 1910 até o pós-guerra nas sociedades mais industrializadas, incorporam o Movimento de Contracultura, que foi assumido por diversos grupos, uns com caráter de “delinquentes”- como as bandas e gangues estadunidenses -, outros com caráter antiburguês - como o Movimento Existencialista Francês e os *Beats*-, ou ainda com caráter diferenciado e de proporção mundial - como os *Hippies*.

Posterior a esse momento surgem pequenos grupos urbanos gestados, em sua maioria, nas periferias dos grandes centros urbanos mundiais e tendo o recorte temporal do pós-guerra. Esses grupos começam a ser chamados de subculturais. O prefixo *sub*, utilizado para esses grupos, traz uma carga de inferioridade, daquele que está por baixo, e isso foi o que

caracterizou o primeiro grupo tido como subcultural, os ingleses *Teddy Boys* que surgiram em 1953, em Londres. Não desconsiderando a atitude contracultural desses grupos, e não os deixando fora do Movimento Contracultural, o fato é que a sua classe social e seus ideais eram distintos, sendo na sua maioria jovens operários ou filhos de operários. Para Cohen (1956), o contraste entre esses e as expectativas criadas gera uma situação de angústia que leva à formação de uma “subcultura”, um sistema próprio de valores e padrões de comportamento, como repúdio explícito e generalizado aos valores dominantes.

Essas subculturas são vistas como modos de elaboração e projeção de respostas culturais aos problemas colocados pela especificidade do grupo no interior da classe de origem. Por isso são filiadas, estão referidas a uma determinada cultura de classe; isto é, lidam com uma problemática que é comum ao conjunto da classe e, ao mesmo tempo, com problemas que lhes são peculiares, dados pela sua posição etária e geracional. Nesse sentido estão inseridas na luta pela hegemonia cultural em uma dada situação histórica. [...] Esses jovens, frente ao enfraquecimento das referências da classe, vão buscar construir um pólo positivo de referências e autovalorização no novo espaço do lazer e da diversão, criando atividades e símbolos próprios, utilizando, entre outros elementos, os bens de mercado. [...] Na busca de elaborar uma resposta diferenciada daquelas disponíveis, estes jovens se apropriam de forma peculiar de objetos providos pelo mercado, pela indústria cultural, imprimindo neles novos significados, pela inversão de uso ou pela reunião de diferentes objetos inusitados de uso ou pela reunião de diferentes objetos num conjunto inusitado, criando assim um estilo subcultural (Abramo, 1994, p.35-36).

Atualmente o termo subcultura faz referência à capacidade dos jovens de criarem uma condição de transição para a maturidade e nessa condição está a subcultura juvenil, que desenvolve estratégias grupais com rituais, símbolos, modas, linguagem e estilos musicais. Parsons (1942) denomina de subcultura a cultura derivada da cultura geral dos adultos, a esta contraposta, mas não necessariamente e não normalmente hostil ou antagônica a ela. Neste sentido, o movimento de subcultura cumpre a função social de promover a transição para a idade adulta- o que pode ser comprovado com a entrada na universidade, no mercado de trabalho e a formação de família, que os fazem sair desses grupos.

Após explicações sobre o movimento de contracultura e subcultura, trata-se a seguir das tribos urbanas, para então visualizar o firmamento do tribalismo contemporâneo, como se propõe no subtítulo deste capítulo. “Buscando o melhor grupo, as novas vivências: movimentos de contracultura, subcultura e tribos urbanas. O tribalismo se afirma!”.

Os atuais grupos juvenis urbanos são denominados de tribos urbanas por autores como Zalduendo (2000), Almeida (1996), Canhête (2004), Chies (2007), Borges e Covre (2007), Coutinho (2007), Amaral (1992) e Magnani (1992).

Magnani (1992) chama atenção para o uso corriqueiro do termo “tribo” no senso comum e na mídia, pois quando usada desta forma é uma metáfora e não uma categoria. Na cidade de Goiânia, o recorte espacial desta pesquisa, já é visto o uso deste termo em festas, bares, eventos e na comunicação entre os jovens. Como exemplos, poderíamos citar algumas festas anuais- Luau das Tribos e Todas as Tribos-, além de bares- como o bar Tribo Urbana³ e a lanchonete Tribo do Açai.

Zalduendo (2000) afirma que os estudos sobre tribos urbanas geralmente possuem um caráter evolucionista, ou seja, uma tribo surge de outra. E os grupos nascidos na contracultura e os de subcultura podem atualmente ser chamados de tribos urbanas. Sendo assim, as tribos urbanas são grupos urbanos juvenis vindos desses movimentos e que existem atualmente, podendo ou não ter características contraculturais ou subculturais.

Costa et al. (2000, p.27) consideram que as principais características de uma tribo urbana são:

Tienden a potenciar las pulsiones gregárias y asociativas del sujeto, que, de este modo, se siente inserto em una unidad de orden superior.

Defienden presuntos intereses comunes – del grupo, queremos decir- y estrechan vínculos gregarios basados en valores específicos.

Son un ámbito propicio para compartir experiencias y rituales, a menudo secretos, que generan y consolidan el sentido de pertenencia al grupo (Costa et al., 2000, p.27).

Os grupos vindos dos movimentos de contracultura e subcultura e que atualmente são chamados de tribos urbanas são manifestações passageiras, ou seja, englobam a faixa de transição para a vida adulta, e esta, quando chega, força o pertencente a abandonar sua tribo, como confirma Coutinho (2007, p.04): “a transitoriedade e o imediatismo se congregam numa certa apologia do presente vivido na tribo, não há projetos futuros ou preocupações com o destino da tribo”. São escassos os cidadãos que permanecem vivendo em *tribos urbanas*, neste sentido, até a “velhice” e, quando isso acontece, como é o exemplo do movimento *Hippie*, eles criam vivências grupais fechadas e à margem do sistema, sem grandes

³ Bar existente na Avenida T-10 do Setor Marista nos anos de 2001, 2002 e 2003.

configurações coletivas que permitam sua visualização enquanto movimentos culturais, como as comunidades alternativas.

Acerca dos moto clubes, a partir dessas observações, é nítido que eles surgiram em meio ao movimento de contracultura nos Estados Unidos, percorreram o movimento de subcultura e atualmente podem ser incluídos nas tribos urbanas. Mas conseguem ultrapassar os limites impostos pela própria juventude aqui vista como categoria social destacada. São grupos que estão fora dessa fase de transitoriedade para a vida adulta. Ao contrário, parecem agir como uma tentativa de estender a juventude e vivê-la por mais tempo, ou por toda a vida. Como afirma Morin (1987) à pergunta: quantos anos você tem? Dever-se-ia poder responder exatamente: “Tenho todas as idades da vida humana”. Devem ser denominados como associações e não somente grupos urbanos juvenis ou não, como demonstram os seus estatutos (Vide anexos 01 e 02). Mas esta discussão será feita juntamente com os dados empíricos dos moto clubes de Goiânia no Capítulo III, levantando assim a faixa etária de seus membros.

A estrada que se segue é a de entender como as motocicletas e os moto clubes estiveram relacionados com esses movimentos e com as atuais tribos urbanas, sendo os moto clubes grupos com características díspares. Essas distinções serão discutidas no capítulo a seguir.

II - MOTOCICLETA: DE UM VEÍCULO A UM ÍCONE DA VIVÊNCIA GRUPAL - OS MOTO CLUBES.

Antes de caminhar pelo histórico da motocicleta, acredita-se aqui na importância de caminhar também pelo imaginário e representação deste veículo para a sociedade no decorrer de sua existência. Possuir uma motocicleta, diferentemente de um automóvel, não é sinônimo apenas de status ou necessidade de locomoção, mas remete à representação de liberdade, aventura e também perigo, já que se trata de um veículo com pouca “segurança”. O que é comprovado pelos altos índices de acidentes com motociclistas no país, o Brasil, e em Goiânia. Segundo a Abramet – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – Goiânia tem a segunda maior frota de motocicletas do país, perdendo apenas para São Paulo; e demonstra a média de 32 (trinta e dois) acidentes envolvendo motociclistas por dia.

Para além desse ideário de liberdade e aventura que é proporcionado ao “pilotar” uma motocicleta, com o vento batendo no rosto e o corpo exposto ao perigo, tem-se também a analogia entre o motociclista e o cavaleiro/peão/*cowboy* (Figura 01). Essa analogia não tenta justificar o desejo de ter uma motocicleta para ser um cavaleiro no urbano, mas é importante ser ressaltada e pensada, já que fatos lembram essa analogia e a mídia também se encarrega de trazer isso.

A motocicleta se tornou o “cavalo de aço”, “cavalo de rodas” e/ou o “cavalo de metal” no espaço urbano. Essa analogia é percebida na mídia (Figura 02), em filmes, como será tratado neste capítulo, na linguagem dos motociclistas pertencentes à moto clubes, nas suas vestimentas, (Figura 03), e no modo como se organizam para viajar, indo da arrumação da “tralha” até a organização dos veículos na estrada. Tudo isso relembra os *cowboys* norte-americanos, os peões de trecho, tocadores de gado e/ou apenas cavaleiros que tinham a tração animal como o único meio de transporte.

Vários fatos fazem essa analogia criar corpo, tais como: a relação entre o capacete e o chapéu⁴, os rodeios brasileiros e internacionais que premiam os montadores com motocicletas, nas arenas de montaria durante as festas de rodeios onde também se apresentam motociclistas com manobras radicais (Figura 02), o *country* de origem norte-americana⁵ como estilo musical geralmente é tocado nos eventos motociclísticos, em eventos em Goiás além dos

⁴ Os membros de mais tempo de clube, do moto clube Os Forasteiros de Curitiba, usam chapéu para diferenciá-los dos demais membros. Esse moto clube também existe em Goiânia.

⁵ Steppenwolf, Creedence, Jhony Cash, Willie Nelson, Bob Dylan

clássicos do *country*, *rock* e *blues*, toca-se modas de viola (estas últimas executadas comumente em Goiás); e outro fato atual é a substituição do cavalo pela a motocicleta na lida com o gado nas fazendas.



Figura 01: O cavaleiro e o motociclista
Fonte: Arquivo Chopper Moto Clube, 2006.



Figura 02: Motoqueiros e Peões (Goiânia – GO)
Fonte: O Popular, Caderno Esportes, 11 de junho de 1996.



Figura 03: Membros do Hell's Angels Moto Clube, década de 50 (Estados Unidos)
Fonte: Mundo Moto, 2007.

Foram percorridos até aqui os caminhos que trazem explicações pertinentes ao processo de formação de grupos juvenis nos grandes centros urbanos mundiais. Grupos esses que demonstram ações particulares nas sociedades em que estão inseridos, não os considerando como “revolucionários” ou anti-capitalistas, mas como grupos que se projetam em ideais de liberdade, irmandade, fraternidade, estratégias grupais, organizações espaciais e representações simbólicas, que são resultados do seu próprio meio sócio-histórico e cultural.

Este trabalho não tem o intuito de enxergar esses grupos na ótica midiática do modismo juvenil, classificando-os como expressões de protesto cético e niilista, de jovens “desencantados” com as questões e os rumos da sociedade, mas sim como grupos ligados às grandes crises mundiais e que traduzem uma reação à dificuldade de entrar no modo de vida vigente, sendo grupos que apresentando diferenciadas formas de pertencimento ao grupo, assim como projetos societários (os moto clubes não são grupos que afetam toda a sociedade, porém instigam a sociedade e criam territórios que modificam até o caminhar de pessoas não ligadas a eles). Não apresentando, assim, uma específica característica de mudança social, o que também atesta Abramo (1994) ao vê-los como excluídos socialmente, ou como Morin (1986) que os vê como uma “nova classe social”, mas que expressam por sua vez a sua cultura específica.

Estando esses pertencentes grupais urbanos descontentes, ou mesmo, não encaixados na ordem estabelecida e nas instituições firmadas (família, religião, estado, escola), criam eles os seus próprios ordenamentos e instituições, essas instituições podem ser pequenas e de escala local, como os *Street gang boys*⁶, que tinham como território os seus bairros, ou apresentarem proporção global como os *punks*, *hippies* e os moto clubes.

Alimentando-se desta hipótese os movimentos de contracultura, o de subcultura e as tribos urbanas atuais, são frutos de suas sociedades e de seu tempo, tendo uma visão inversa do ser contra a sociedade, mas a ótica de ser a própria sociedade vista em forma diferenciada/particularizada.

A fim de se entender melhor isto, a primeira estrada cursada é histórica, a da origem da motocicleta, com suas diversas formas de uso, analisando a sua espacialidade de criação e distribuição. Posteriormente, o caminho se curva para a origem dos moto clubes nos Estados Unidos e suas trajetórias pelo mundo, perpassando também pela presença de motocicletas em grupos juvenis urbanos e as suas formas de uso nesses grupos distintos dos moto clubes.

Após este percurso o que se segue é a análise da entrada deste veículo no Brasil e o surgimento de moto clubes no país. Finalizando a rota, esse capítulo traz considerações sobre a mídia cinematográfica na propagação deste estilo de vida grupal, assim como propagadora também de representações acerca dos moto clubes, o que foi constatado através de um levantamento de setenta e oito, filmes, seriados, desenhos e documentários, que demonstram a motocicleta em diversas formas de uso e sua relação com grupos juvenis e com os moto clubes.

2.1. Ligando os motores

Em tempos de alto desenvolvimento científico e tecnológico na Europa, final do século XIX, especialmente em países como a Inglaterra, a França e a Alemanha, a fabricação de motores tornou-se um elemento essencial para o desenvolvimento industrial: necessária para a produção das inúmeras indústrias surgidas pós-revolução industrial nesses países. “Surgindo inicialmente motores movidos à água, a vapor, pólvora, ar comprimido,

⁶ Rapazes de bairros de imigrantes dos Estados Unidos nas décadas de 20 e 30, que vivem a maior parte de seu tempo nas ruas, fora dos espaços institucionais adequados à socialização “sadia”, e que acabam por desenvolver comportamentos “em desconformidade com as normas sociais” (Abramo, 1994, p.10).

eletricidade, acetileno, corda, gás e finalmente a gasolina (motor de combustão interna)” (França, 1979, p.04).

A diversidade de motores unida à busca de meios de locomoção de maior velocidade sem a tração animal, exaltando a nova relação espaço-temporal, fez com que construtores de motores alemães, entre eles Nikolaus Otto, Wilhelm Maybach e Gottlieb Daimler, criassem experimentos como motorizar carruagens e bicicletas⁷. França (1979) informa que a carruagem com motor se tornou um triciclo, o primeiro veículo, e a bicicleta se tornou a motocicleta. Patentada em 1885, por Gottlieb Daimler⁸, então denominada de *motociclo* (Figura 04).



Figura 04: Motociclo de Gottlieb Daimler, patente nº 36.423 de 1885 (Alemanha)
Fonte: França, 1979, p.15

A partir dessas inovações na engenharia mecânica, a Alemanha se desenvolve na indústria automobilística e em 1894 surge nesse país a primeira fábrica de *ciclomotores*, o segundo nome da atual motocicleta, que era um veículo utilizado para pequenas locomoções nas cidades alemãs. Sendo um veículo “moderno” e de baixo custo para compra e manutenção, a motocicleta começou a ser produzida em larga escala, rompendo o domínio

⁷ Criada pelo Conde de Sivrac em 1790 na França, sendo batizada inicialmente de Celerífero e aperfeiçoada pelo Barão Drais, alemão em 1817, que a produziu em larga escala. (DREAM BIKES, 2007)

⁸ Foi o engenheiro que adaptou o motor a combustão em uma carruagem com quadro rodas, criando assim o primeiro automóvel, patenteado em 1886. (DREAM BIKES, 2007)

produtivo da Europa e chegando aos Estados Unidos. Em 1910 já existiam 374 fábricas na Europa (Alemanha, França, Inglaterra, Itália⁹, Irlanda) e 20 nos Estados Unidos.

A expansão da produção impulsionou a concorrência, a variedade nas marcas, modelos e preços das motocicletas pelo mundo. Nesse mesmo período - início da década de 20- na Inglaterra e Irlanda, aconteciam corridas de automóveis e motocicletas, o que contribuiu para que este veículo tivesse outra forma de uso, o esportivo (Figura 05). E posteriormente a motocicleta foi apropriada pelas forças militares, sendo utilizadas nos serviços de vigilância e guarda, surgindo também a função de batedor¹⁰ no exército, e em seguida foram introduzidas nas guerras.



Figura 05: Corrida de Motocicletas em Londres – *Motorcycles Scrambles*
Fonte: Fonseca, 2001, p.19.

Na Primeira Guerra Mundial (1914 a 1918) o veículo foi utilizado para os serviços de reconhecimento e comunicação. Fonseca (2001) atesta que o exército inglês solicitou a produção de trinta mil motocicletas para este fim. E na Segunda Guerra Mundial os exércitos americano, chinês, inglês, alemão, francês e russo também utilizaram as motocicletas para os mesmos serviços.

A maioria das indústrias de motocicletas estavam localizadas em solo europeu e o período de guerra trouxe queda na produção e fechamento de indústrias. Isto fez com que os

⁹ Na Itália, em período de fascismo, também foram utilizadas motocicletas para facilitar os serviços de vigilância. Fonseca (2001)

¹⁰ Militar utilizando motocicleta para fazer escolta dos carros de presidentes, reis e demais emergentes na sociedade. França (1979)

Estados Unidos se tornassem os principais produtores de motocicletas para a guerra¹¹. E mesmo antes de entrar na guerra, o país já produzia e enviava esse veículo para os exércitos inglês e francês, tornando as indústrias *Harley Davidson Motor Cycles Company*, *Indian* e *Excelsior* as principais fabricantes de motocicletas para a Segunda Guerra Mundial.

A produção de motocicletas, assim como seus modos de uso, acompanhou todos os períodos de crise e desenvolvimento das nações que as produziam, e Simões (2007) traz esse panorama dos Estados Unidos em relação à marca *Harley-Davidson*, essa marca que é a mais desejada por motociclistas de moto clubes.

Depois da 1ª Guerra Mundial a economia do mundo ficou abalada e muitas fábricas haviam deixado de produzir bens de consumo para se dedicarem à produção de armamentos. [...] Na virada dos anos 20 muitas fábricas americanas fecharam as portas, incluindo aí uma boa parcela de produtores de motos. Dos trezentos fabricantes sobraram apenas seis. [...] A segunda crise viria nos anos 30, depois da trágica quebra da Bolsa de Nova York, porém as forças armadas dos Estados Unidos continuavam a encomendar motocicletas para a *Harley Davidson Motor Cycles Company*, para uso no exército e para as polícias rodoviárias. [...] Em 1969 o estado comprou a empresa e passou a se chamar *American Machine and Foundry Harley-Davidson* e a primeira atitude foi elevar a marca *Harley* à condição de ícone americano, e com a influência que o estado exercia na indústria do cinema essa motocicleta se espalhou pelo mundo. [...] A *Harley* caiu como uma luva. Era 100% americana, tinha a águia estampada no logotipo e cada operário da fábrica trabalhava como se tivesse ajudando a construir um país. De maneira bem nacionalista. E em meio aos anos 80 os *marketeiros* da *Harley* inculcaram na mente do resto do mundo que ter uma *Harley* era o maior símbolo de status que um ser humano poderia almejar, então colocaram a moto em vários filmes, presentearam personalidades *vips* para reforçar o *American-Harley Way of Life*. [...] Em 1981 a empresa deixou de ser estatal, usando ainda a águia como símbolo, iniciaram a produção com o slogan *The eagle soars alone* e foram apoiados pelo presidente Ronald Reagan que freava a entrada de motocicletas de outras nações, em especial as japonesas¹², incentivando a compra dos modelos da *Harley*. [...] Além disso, começaria a ficar mais forte a *Harleymania*, com o lançamento de uma linha de *collectibles* com mais de 100 mil itens colecionáveis, desde um simples chaveiro, passando por roupas e acessórios para as motos, e obviamente esses produtos são até hoje muito mais caros que outro sem a marca *Harley-Davidson*. [...] Correr também não é hábito entre harlistas, porque eles costumam dizer que ao viajar de *Harley* o melhor não é chegar e sim rodar (Simões, 2007, p.14-20).

¹¹ Os Estados Unidos enviaram 17.000 motocicletas militares que serviram às Forças Aliadas dos Estados Unidos na Primeira Guerra Mundial e 90.000 na Segunda Guerra Mundial. (DREAM BIKES, 2007)

¹² “As motocicletas japonesas eram mais leves, ágeis, econômicas, e acima de tudo, baratas” (Simões, 2007, 24). O que gerou posteriormente uma concorrência e rivalidade não apenas de indústrias, mas também de consumidores, criando-se um estereótipo para andar em motos custom e choppers (as *Harleys* são custom) e outro estereótipo para as japonesas, fato este que foi observado também em Goiânia.

Com essas observações de Simões (2007) percebe-se que as novas formas de uso da motocicleta também foram enaltecidas pelo próprio governo dos Estados Unidos, fazendo com que o veículo tenha outro status e outros valores, ultrapassando o de mera locomoção, ter uma *Harley* era ser estadunidense, afinal a fábrica foi comprada pelo estado e ajudou reerguer o país, além de ter na sua logomarca uma águia, o animal símbolo de liberdade do país. “Os profissionais de criação, assim, não criam nada de novo, tem apenas uma função sináptica de perceber tendências latentes na cultura, materializando-as em objetos que possam trazer o sucesso mercantil” (Norberto, 2004, p.04).

Outra forma de uso observada foi a presença de motocicletas nas comemorações cívicas nas cidades européias, já sendo atribuído ao veículo a pertença ao patrimônio público, em especial o exército (Simões ,2007, p.34).

Nesta retrospectiva, percebe-se que a motocicleta apresentou as seguintes formas de uso: veículo de transporte diário, esportivo e militar (na vigilância pública e na guerra). Vinda como resposta ao momento tecnológico alemão, percorreu a necessidade de locomoção mais rápida da população, incentivou a economia européia com suas indústrias, e mesmo que seja exaltada a produção bélica estadunidense, não se pode desconsiderar o fato de que a motocicleta foi uma grande propulsora da entrada de capital estrangeiro no país.

Marcuse (1982) observa que houve, no período de guerra fria, uma ausência de agentes de transformação social na tecnologicamente desenvolvida sociedade norte-americana, o que demonstrava o grau de alienação social. Criou-se a falsa idéia de que nada faltava ao homem contemporâneo, que possuía um emprego, dinheiro para as necessidades imediatas, para bens de consumo duráveis (como as motocicletas) e não duráveis, e ainda podia escolher seus futuros representantes, criando a sensação de autonomia e liberdade. Foi essa nova sociedade, de indivíduos alheios e submissos a uma cultura massificada que exalta marcas, onde prevalecia a ilusão de progresso e liberdade, que trouxe à tona protestos contra a própria pátria, família, escola e falsos heróis e a propagação de termos como rebeldes sem causa, que serão explicitados posteriormente.

Thompson (2004) afirma que a década de 1940, especificamente no pós-guerra, impulsionou uma nova forma de uso da motocicleta, que foi incentivado pela era das rodovias nos Estados Unidos, as viagens de motocicletas como lazer, o que também é discutido por Simões (2007). Como reflexo desse novo costume, as indústrias produziram modelos mais confortáveis para viagens e com maiores cilindradas. Outros consumidores compravam motocicletas inutilizadas pelo exército, em especial às vindas das guerras, e as modificavam,

tornando-as também mais confortáveis para viagens, surgindo assim os modelos *custom* e *estradeiras*¹³, fato que aconteceu simultaneamente nos Estados Unidos e em países europeus, em especial na Inglaterra, na Alemanha e na França.

As motos vindas dessas práticas foram batizadas de *Choppers* (Figura 06), termo britânico, que possui o significado de cortada, modificada. Isto consiste em aproveitar o quadro e/ou o motor de uma motocicleta original, sendo os demais acessórios moldados pela arte e criatividade. Surge nesse momento o processo conhecido na atualidade como personalização ou customização de motocicletas, termo também bastante utilizado no segmento da moda, referidas sempre ao estilo, à identidade. Retomando a marca *Harley-Davidson*, Simões (2007) lembra que já se tornou um hábito de compradores de *Harley* personalizá-la, customizá-la, ou seja, colocar acessórios que a deixe diferente das outras cinco milhões que estão rodando.



Figura 06: Foto – Motocicletas de modelo *chopper* (Goiânia – GO)
Fonte: Arquivo Chopper Moto Clube, 2006.

A customização relaciona-se ainda com a discrepância entre as indústrias que produziam automóveis confortáveis e motocicletas tecnologicamente modernas para locomoção de pessoas, para esportes e para as longas viagens, e o fato dos consumidores preferirem construir as suas próprias e diferenciadas motocicletas, nem sempre tão confortáveis e seguras. Esses elementos, com toda certeza, determinaram o surgimento dos *motorcycles clubs* no final da década de 30, especificamente nos Estados Unidos, dada a dificuldade, principalmente observada entre os jovens, de viajarem sozinhos com essas motocicletas “praticamente” artesanais, daí a preferência pelas viagens em grupos.

¹³Principal modelo utilizado pelo moto clubes.

Foi enaltecida a marca *Harley-Davidson*, assim como os motociclistas também a enaltecem, mas as marcas são formas de identificação e diferenciação desses grupos. Norberto (2004) tem as marcas como fenômeno conhecido desde a Antiguidade, são inscrições num produto que tem o poder de levar o observador a um processo de reenvio e de associação; são signos que fazem o indivíduo pensar em certo tipo de característica, em uma região de origem, num mestre artesão ou numa ocasião de uso.

Desde um tempo imemorial, em que signos inscritos em objetos evocam **representações partilhadas**¹⁴, pode-se observar a manifestação do fenômeno das marcas. [...] Sloan o homem que transformou a *General Motors* na maior empresa mundial, compreendeu que a função das marcas não seria apenas a de distinguir objetos, mas a de servir também como instrumento de identificação, distinção e demarcação de indivíduos e de grupos sociais. [...] As marcas tornaram-se objeto de estratégias específicas: produtos passaram a ser concebidos e fabricados a partir de conceitos articulados e definidos como o território da marca. A esfera produtiva – de produtos e serviços que lhe são associados – e a dimensão comunicacional passaram a ser dotadas de coerência e consistência tais que pudessem criar sinergias em relação às estratégias de configuração de um território imaginário da marca. A marca é algo que pode ser abordado sob dois pontos de vista: o das estratégias corporativas – construção de um patrimônio simbólico – e o das representações sociais partilhadas. [...] Assim, em todos os momentos, a disputa concorrencial se dá também na esfera simbólica (Norberto, 2004, p.01).

Bordieu (1979) e Baudrillard (1972) comungam da idéia de que o uso de determinadas marcas permite às pessoas se identificarem como conservadoras ou inovadoras, requintadas ou despojadas, formais ou descontraídas, sendo numerosas as características que podem ser expressas por seus intermédios, as marcas. O uso de determinados objetos passam por uma gramática de classes e que, na luta por diferenciação e distinção, os indivíduos buscam burlar essas regras: o fundamental deixa de ser o possuir o objeto, mas possuir bom gosto no modo de dispor dos mesmos. A posse de certos tipos de objetos, como a motocicleta, ultrapassa o mero sentido de possuir, mas adentra e contribui para o processo de diferenciação social.

Para Baudrillard (1972), o verdadeiro objeto de consumo é aquele que desprende de suas determinações funcionais, como objeto útil, e de suas determinações mercantis, como mercadoria. Existe por detrás disso a lógica do valor signo como sendo independente até mesmo do objeto em si. Ter uma motocicleta *chopper*, customizada, estradeira ou uma *Harley* é ter uma carga de simbologias que diferenciam esse possuidor dos demais possuidores de motocicletas.

¹⁴ Grifo da autora

Este percurso se torna necessário devido à reflexão que será feita a partir daqui, em que o olhar não se voltará apenas para a motocicleta, mas para os moto clubes, e os sujeitos desses grupos, denominados por eles de membros, irmãos, *brothers*. Sujeitos que trouxeram uma diferente forma de uso para esse tal veículo, configurando-o como um ícone da contracultura, subcultura e das atuais tribos urbanas. Outro rumo seguido será a da diferenciação desses grupos entre si, suas rivalidades, simbologias e representações.

2.2. *Born to be wild* – “Nascem” os Moto Clubes

*Get your motor running
Head out on the highway
Lookin' 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*

*I like smoke and lightning
Heavy metal thunder
Racin' with the wind
And the feeling that I'm under*

*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, born to be wild
We can climb so high
I never want to die
Born to be wild*

*Get your motor running
Head out on the highway
Lookin' 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
(Born to be wild, Mars Bonfire, 1968)*

Born to be wild, esta sentença se torna proposital na chamada deste sub-capítulo devido ao imaginário que foi construído no decorrer dos tempos acerca dos moto clubes, ao ponto de serem denominados de *ganguês* de motociclistas, e fazerem cidadãos mudarem o rumo do caminhar quando se deparam com esses grupos no espaço urbano, isso incentivado em especial pela mídia.

O nascer desses grupos desponta como uma resposta ao momento sócio-econômico por que passava a sociedade estadunidense, tendo como fatos essenciais a quantidade diversificada de motocicletas fabricadas para as duas grandes guerras, a entrada de capital estrangeiro - que foi também impulsionada pela venda desse veículo - o aumento do poder aquisitivo da população, o incentivo ao consumismo (em especial de bens duráveis, como veículos e motocicletas), a disseminação de marcas e modelos de motocicletas e a construção de rodovias, como a célebre *Route 66* que corta os Estados Unidos de leste a oeste (Figura 07).



Figura 07: Percurso da Rota 66 (Estados Unidos)
Fonte: Route 66, 2008.

Unido a esses fatos, os jovens de classes média e alta tiveram seu tempo livre aumentado e o lugar deles era na escola e não no trabalho, o que explica a presença dessa faixa etária nos primeiros moto clubes. As leis trabalhistas também se modificaram, dinamizando consequentemente a busca pelo lazer e o surgimento do turismo, nesta época em proporções iniciais, o que não se pode comparar com o turismo e a busca do lazer na atualidade, pelo menos nas sociedades ocidentais.

Viajar de motocicleta era realmente algo inovador e estimulado pelo estado. A partir dessa nova forma de uso, a motocicleta compunha grupos, *the motorcycles clubs*, promovia lazer, turismo, tinha o *rock roll* como identidade musical, estimulava a produção de filmes, desenhos e documentários, produzia eventos, gerava as oficinas e lojas especializadas em acessórios e peças, criava lugares específicos para encontros, **os territórios**¹⁵, e uma variedade de objetos para que houvesse a diferenciação de um moto clube para outro (jaqueta, colete, brasão, escudo, capacete, bandana, lenço, cinto, fivela, calça, camiseta, coturno, bota, luva, tatuagem, brinco, pingente, *piercing*, boton). Incorporando-se ainda a tudo isso a apropriação pelo mercado e a associação de outros ícones relacionados à juventude.

Ao buscar historicamente o nascimento dos moto clubes, Fonseca (2001) afirma que no final da década de 30 haviam grupos de homens viajando de motocicletas pelas rodovias norte-americanas. Estes que já tinham percebido as vantagens de andar em grupo, mas ainda não eram organizados como moto clubes e não possuíam denominações, vestimentas e modelos específicos de motocicletas.

Guerreiro (2006) declara que após a 2ª Guerra Mundial existiram grupos formados por ex-combatentes (militares, batedores e pilotos aéreos) que teriam feito da moto o veículo de busca de adrenalina e aventura para esquecerem os horrores da guerra. O primeiro grupo foi o *Hell's Angels*, nome que veio do grupo de bombardeio que pertenciam esses ex-combatentes, depois o *Pissed de Bastardos*, *13 Rebels* e o *Yellow Jackets*, ambos da Califórnia. Mais tarde foram desenvolvendo os escudos (brasões) que passaram a defender e a adaptar as regras da hierarquia militar na nova irmandade. Observa-se nesse período o início da rivalidade entre os grupos e a formação de identidades de cada grupo para a diferenciação. Origina-se aí também o mito do motociclista anti-social e da motocicleta como instrumento de liberdade, protesto e irreverência.

Muitos acontecimentos vieram a expor a imagem do motociclista ao ridículo principalmente pela imprensa sensacionalista, que acusava os motociclistas de arruaceiros, desordeiros e outros pormenores e, mais tarde, algumas produções de Hollywood serviram para incentivar verdadeiros predadores a criarem moto clubes e constituírem verdadeiras gangues, isso fez da década de 50, uma página negra na história do motociclismo. E até hoje o motociclista é taxado de mau elemento (Guerreiro, 2006, p.01).

Thompson (2004) em sua obra, que caracteriza especificamente o maior moto clube atual¹⁶ e um dos primeiros, o *Hell's Angels*, traz consideráveis opiniões da mídia desta época

¹⁵ Grifo nosso.

¹⁶ É o maior em quantidade de membros e está presente em 30 (trinta) países.

para com o *Hell's Angels*, este e outros *motorcycles clubs* e/ou *motorcycles gangs*, como as que se seguem e que reforçam a sentença *Born to be wild*.

“Eles se intitulam os *Hell's Angels*. Andam de moto pela cidade, estupram e atacam como saqueadores a cavalo – e se vangloriam de que nenhuma polícia é capaz de pôr fim à sua sociedade criminosa de motoqueiros” (*True, The Man's Magazine*, agosto de 1965).

“Alguns deles são verdadeiros animais. E seriam animais em qualquer sociedade. Esses caras são fora-da-lei que deveriam ter nascido há cem anos. Naquela época, eles teriam sido pistoleiros” (Repórter Policial do *San Francisco Chronicle*).

“A melhor coisa dos *Angels* é que nós não mentimos uns para os outros. É claro que isso não vale pra quem não é da gangue, porque temos que responder na mesma moeda. Droga, a maioria das pessoas que você conhece não fala a verdade sobre nada” (Brian, 2007).

Alguns membros dos *Hell's Angels*, assim como membros de outros moto clubes “de má reputação”, pertencem ao que se afirma ser um grupo de elite denominado “Um por cento”¹⁷ (Figura 08, 09 e 10), que se reúnem todo mês em diversos locais da Califórnia. [...] Outro emblema usado por alguns membros apresenta o número “13”. De acordo com relatos, o número representa a décima terceira letra do alfabeto “M”, que por sua vez simboliza a maconha¹⁸, e portanto indica que o portador desse emblema é usuário da droga (Procurador Geral da Califórnia).

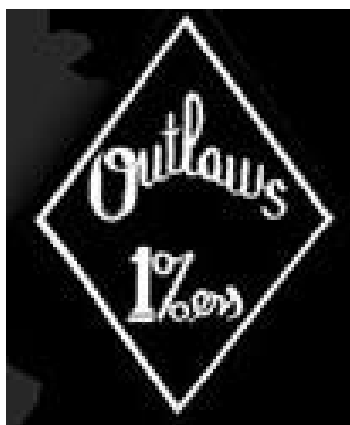


Figura 08: Brasão do Moto Clube Outlaws com o 1%
Fonte: Segag, 2007, p.03.



Figura 09: Brasão do Moto Clube Bandidos com o 1%
Fonte: Segag, 2007, p.03.

¹⁷ A Associação de Motociclistas da América fez uma pesquisa em 1965, dizendo que todos os 99% dos motociclistas respeitáveis são pais de famílias e viajam para o lazer e o 1% eram os baderneiros e fora-da-lei. Thompsom (2004)

¹⁸ Também chamada em inglês de Mary Huana



Figura 10: Foto – Colete do Moto Clube Abutres, brasileiro, usando o emblema 1% (São Paulo – SP)
Fonte: Segag, 2007, p.10.

Esses emblemas/símbolos são usados também atualmente em moto clubes internacionais, brasileiros e goianos, como demonstram as figuras anteriores. A tentativa aqui é de não excluir o imaginário que foi criado do motociclista anti-social e confrontá-lo com as características dos motos clubes que foram pesquisados em Goiânia. No decorrer desta pesquisa o leitor se deparará com moto clubes diferenciados destes citados até aqui, como os evangélicos, femininos, familiares, e de membros que se comportam diferentemente das ideologias de seu clube. Porém acredita-se que se torna imprescindível a leitura desse imaginário e que é encorpado no momento atual por esses símbolos e também por ações que serão citadas posteriormente, lembrando que a formação de um território e a manutenção do mesmo é feita através desse imaginário e desses símbolos identitários.

Como foi citado anteriormente, os moto clubes já foram denominados de Gangues de Motociclistas, viu-se então a necessidade de definir o termo gangue, para complementar a caracterização desses grupos em seu início.

Como confirma Simões (2007), até os anos 80 um motociclista *harleiro* ou de *chopper*, deveria necessariamente ser gordo, barbado, tatuado, ter graxa sob as unhas e tomar pouco banho. Junto às motocicletas deste modelo surge também um estereótipo de homem sujo e fora da lei, totalmente despreocupado e desprendido das normas vigentes de seu estado, chegando a não usarem os acessórios básicos de segurança como o capacete.

Nessa mesma época, década de 80, as fábricas de motocicletas de modelo *custom*, em especial a *Harley Davidson*, tiveram que mudar as estratégias de divulgação e fabricação de seus produtos, não podendo continuar com esse estereótipo de usuário. Como observa

Norberto (2007), as estratégias corporativas foram precedidas de uma observação atenta para identificar, em cada época e para cada grupo social em particular, quais são as grandes tendências sociais em relação a um determinado produto. E com base nestas tendências as empresas concebem suas políticas de inovação. As fábricas então deixaram de fabricar motocicletas de baixas cilindradas aumentando o seu valor para que diferenciasse também o seu usuário, fazendo com que o proprietário de uma motocicleta custom seja alguém “mais limpo e melhor vestido”. “Assim, em todos os momentos, a disputa concorrencial se dá também na esfera simbólica” (Norberto, 2007, p.206). Acontece que o consumo se tornou tão importante justamente por ser o artifício encarregado de produzir e instituir as diferenças.

O valor simbólico do veículo em foco se modificou a partir destas estratégias, fazendo com que as pessoas observassem uma motocicleta *custom* e seu imaginário acusasse que o seu proprietário não é mais o “barbudo, tatuado e sujo”, mas sim um advogado, empresário ou médico “bem” vestido. Simões (2007) lembra que as fábricas foram tão eficientes que conseguiram fazer “mauricinhos” adotarem a motocicleta *custom* acompanhados pelos “milionários quarentões, cinqüentões e sessentões”, sem que ofendessem a turma da barba e da tatuagem.

A motocicleta então andou por vários grupos, militares, esportistas, policiais, jovens que nasceram para serem rebeldes, *born to be wild*, bem como mauricinhos e senhores milionários. Contudo não se pode negar que a motocicleta foi aceita em especial por entre os jovens citadinos, o que irá se discutir a seguir é esta presença da motocicleta nos grupos juvenis urbanos.

2.3. Motocicleta: esse é o veículo da juventude e da liberdade

“Andar de motocicleta rejuvenesce! Entre os jovens de idade e aqueles de coração, a motocicleta é seguramente um dos mais fortes símbolos de liberdade” (Sharp, 2007, p.28).

Viu-se que a motocicleta teve diferentes formas de uso no decorrer de sua “estrada” histórica e, para além dos moto clubes, a motocicleta foi o meio de locomoção de diferentes grupos juvenis urbanos no mundo. Para adentrar nos grupos juvenis é importante caracterizá-los, particularmente os grupos juvenis que são denominados de gangues, quadrilhas, galeras,

tribos – essa última no sentido metafórico - e aqueles que trazem uma carga significativa de símbolos que expressam as suas diferenças e identidades. Unida a esses símbolos (vestimentas, acessórios, tatuagens, estilo musical, cortes de cabelo) está a motocicleta e seus modelos específicos.

Então o caminho que se segue é o de compreender esses grupos. Zalduendo (2000) acredita que os estudos feitos até então sobre esses grupos trazem um caráter sempre evolucionista, ou seja, existem alguns grupos distintos e desses surgiram os outros existentes. Nessa perspectiva foi feito um levantamento dos grupos juvenis urbanos, dos grupos que se originaram de outros grupos e se esses grupos utilizavam ou não a motocicleta.

O primeiro grupo a existir foi o *Street Gang Boys*, “formado por rapazes de bairros de imigrantes em Chicago, que viviam a maior parte de seu tempo nas ruas, fora dos espaços institucionais adequados a uma socialização ‘sadia’, e que acabaram por desenvolver comportamentos ‘em desconformidade com as normas sociais’, e muitas vezes eram vinculados ao mundo da criminalidade, isso nas décadas de 20 e 30” (Abramo, 1994, p.10). Porém, não existia a presença da motocicleta nesse grupo.

Poderíamos pensar na juventude agregada em torno do Movimento Existencialista Francês, surgido na década de 40 com Jean-Paul Sartre e Simone de Beauvoir, como um segundo grupo. As idéias desses pensadores, para Abramo (1994), penetraram nas mentes dos jovens europeus, aparecendo como uma sublevação da subjetividade contra a ossificação das formas de vida burguesa, como uma experiência de liberdade pessoal radical, ainda que com implicação política, “fazer as coisas a nosso modo, pôr em prática a nossa própria liberdade” (Heller, 1987, p.22). Esse grupo também não possuía a motocicleta como meio de locomoção.

O terceiro foi o Movimento *Beat* nos Estados Unidos – início da década de 50 - que Matza (1968) acredita ser um reflexo do Movimento Existencialista Francês, e que também buscou questionar o modo de vida convencional burguês, procurando inspiração e contato com os setores marginalizados da sociedade americana, como os negros, os músicos de *jazz* e os andarilhos. Matza ainda classifica o Movimento Existencialista Francês e o Movimento *Beat* como parte de uma fase boêmia, também entendida como oposição ao modo de vida burguês, sendo semelhantes ou herdeiros do movimento romântico do século passado e como precedentes do movimento contracultural firmado nos anos 60 e 70 (Figura 11). Ressalta-se que também não foi encontrada, nesse grupo, a presença necessária da motocicleta.

Posterior a esse momento surgem em Londres os *Teddy Boys*, considerados por Zalduendo (2000) como a primeira tribo urbana (Figura 12 e 13).



Figura 11: Movimento *Beat* (Estados Unidos)
Fonte: Boomers, 2007.



Figura 12: *Teddy Boys* (Inglaterra)
Fonte: Boomers, 2007.



Figura 13: *Teddy Boys* (Inglaterra)
Fonte: Boomers, 2007.

“Sendo eles jovens filhos da classe trabalhadora e também operários da década de 50, utilizavam o tempo livre do trabalho para se reunirem. Tinham o estilo musical *rock and roll* como veículo de rebelião contra a família, a escola, o trabalho, a polícia, e estrangeiros, marcaram a violência racial entre os jovens britânicos” (Zalduendo, 2000, p.64).

Mesmo já existindo nesta época os moto clubes, os *Teddy Boys* utilizavam a motocicleta como meio de locomoção e uniam o veículo aos seus protestos. Porém, vale-se destacar que o modelo utilizado pelos jovens eram as lambretas e as vespas, como demonstram as imagens anteriores.

Na visão evolucionista, de acordo com Zalduendo (2000) e Abramo (1994), dos *Teddys Boys*, surgiram os *Blusões Negros*, os *Rockers* e os *Mods*, e nesses três a motocicleta

também esteve presente, apresentando modelos diferenciados de um grupo para o outro. Cabe enfatizar que a vestimenta também acompanhava as tribos urbanas e os moto clubes, como as jaquetas de couro, as calças jeans, as botas e os coturnos militares (Figura 14, 15 e 16).

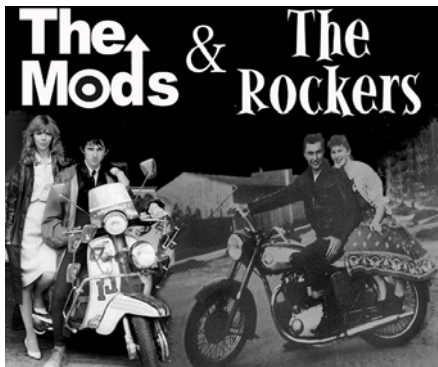


Figura 14: *Mods e Rockers* (Inglaterra)
Fonte: Boomers, 2007.



Figura 15: *Rockers* (Inglaterra)
Fonte: Boomers, 2007.



Figura 16: *Rockers* (Inglaterra)
Fonte: Boomers, 2007.

Os *Mods* foram um grupo formado por jovens judeus de classe média na Inglaterra em meados da década de 50. “*Ellos usavam trajes italianos, pantalones estrechos, cabellos cortos, vespas o lambrettas y los jovens habían crecido junto a los negros emigrantes, hacia los que mantenía una actitud positiva*” (Zalduendo, 2000, p.65).

Os *Teddy Boys* deixaram de existir e foram divididos em *Mods* e *Rockers*. Os *Mods* expandiram e chegaram aos Estados Unidos, preservando essa idéia positiva proposta por Zalduendo. Os principais rivais dos *Mods* eram os *Rockers*. Integrantes dos *Mods* que não concordavam com essa paz boêmica do grupo se revoltaram e formaram os *Hard Mods* que logo depois deram origem aos *Skinheads*.

E os que continuaram *Mods* foram aos poucos entrando no Movimento *Hippie*. Os *Rockers* também sofreram conflitos e deles surgiram os *Punks*. “*Los bohemios mods, cambiarán las anfetaminas por el LSD y el cannabis y la vespa por el look de Carnaby Street. Si los hard mods se habían convertido en skinheads, los mods bohemios se volverían hippies*” (Beezer, 1992, p.129). O que se observa é que as tribos urbanas atuais são frutos desses grupos, dessas manifestações juvenis urbanas citadas.

O quadro que se segue (Figura 17) foi produzido a partir dessa pesquisa bibliográfica sobre os grupos urbanos juvenis e suas relações com a motocicleta, as setas representam esta relação, e/ou presença da motocicleta no grupo, e ainda contém informações sobre período e local de formação do grupo, assim como o movimento cultural juvenil que está inserido teoricamente.

GRUPOS URBANOS JUVENIS E SUA RELAÇÃO COM A MOTOCICLETA

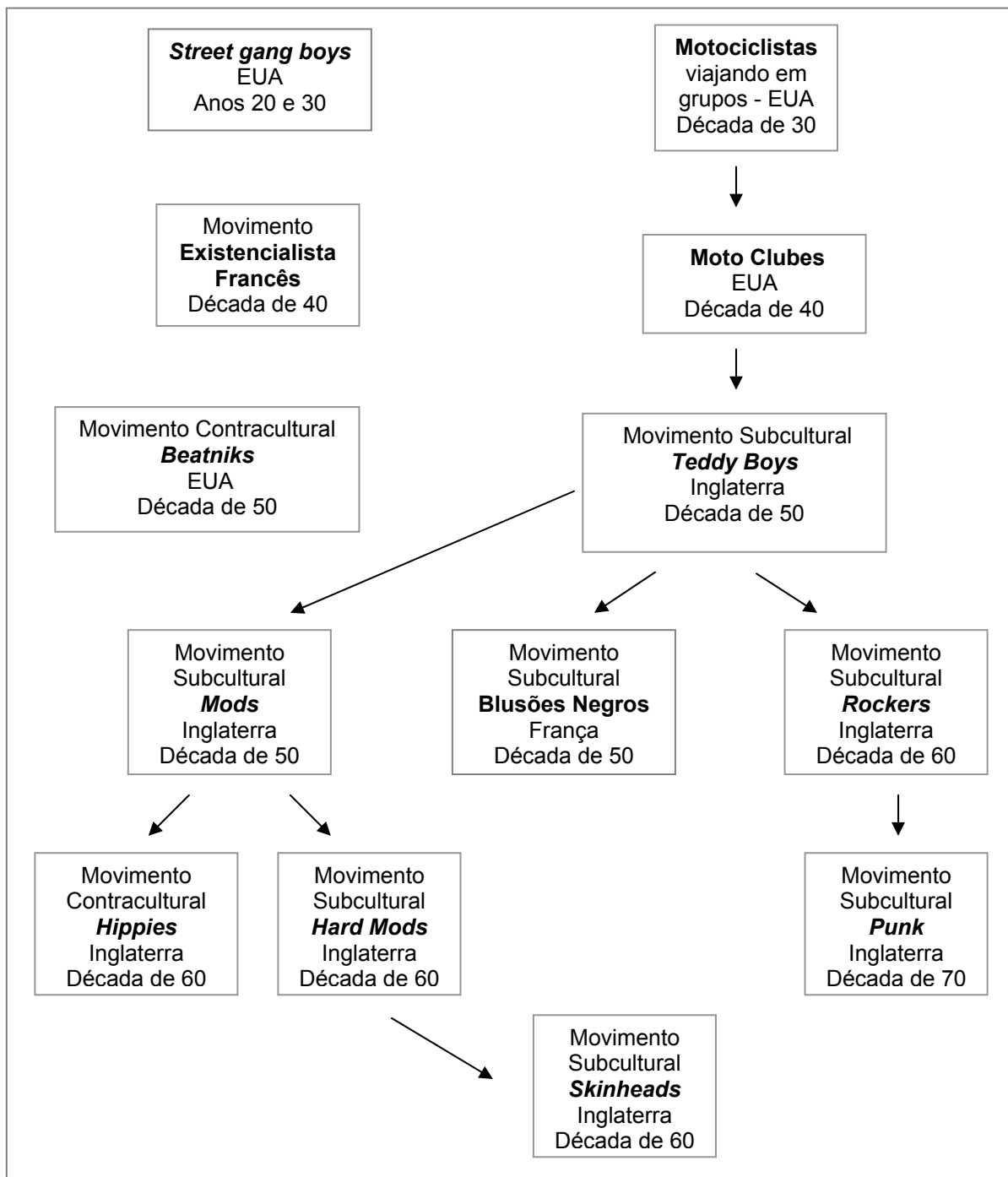


Figura 17: Quadro- Grupos Urbanos Juvenis e relação com a motocicleta
 Fonte: Mesquita, 2008

Nota-se nesse quadro que a motocicleta esteve presente nos grupos que surgiram dos *Teddys Boys*, sendo também diferenciada de um grupo para o outro. Esta, quando não estava totalmente presente, os seus membros associados utilizavam vestimentas semelhantes aos dos integrantes de moto clubes (Figura 18, 19 e 20).



Figura 18: *Hard Mods* (Inglaterra)
Fonte: Costa et al. , 2000, p. 120.



Figura 19: *Punks* (Inglaterra)
Fonte: Costa et al. , 2000, p. 121.



Figura 20: *Skinheads* (Inglaterra)
Fonte: Costa et al. , 2000, p. 122.

Em nossa investigação bibliográfica foi possível também fazer um levantamento dos grupos urbanos juvenis que já existiram e que existem atualmente e das atuais tribos urbanas, que são bem menores em termos de quantidade de membros. Obtendo a lista a seguir:

Beatnicks

Bikers

Blackmetallers

Cybergoth

Deathrocke

Funkeiros

Glam rockers

Gothic e Lolita

Grafiteiros

Grunges

Hard rockers

Hare Krishina

Hardliners

Headbangers

Homeboys

Hopers

In liners

Indies

Jesus Freak

Krautrokers

Mods

New romantics

Psychobilly

Rivetheads

Rockabilly

Rockers

Roller

Rube boys

Skater

Straight edges

B-Boys e Fly-Girls

Clubbers

Cyberpunk

<i>Emos</i>	<i>Hooligans</i>	<i>Punks</i>
<i>Fashion (patys e boys)</i>	<i>Modernists</i>	<i>Skinheads</i>
<i>Folkies</i>	<i>Motorcycle Club</i>	<i>Soulboys</i>
<i>Góticos</i>	<i>Metaleiros</i>	<i>Suedeheads</i>
<i>Hardcore</i>	<i>New Age</i>	<i>Surfer</i>
<i>Hardmods</i>	<i>New Wave</i>	<i>Technos</i>
<i>Hippies</i>	<i>Pit-boys</i>	

Esses grupos, embora nos remetam a pensar em jovens, também podem incorporar segmentos etários distintos destes. O fenômeno das tribos não se restringe apenas ao universo juvenil, apesar de ser nele que elas se perpetuam mais. No caso dos moto clubes a presença de pessoas adultas é um fato, pois para se possuir uma motocicleta é necessário ter idade específica e condição financeira de obtê-la. Com as mudanças processadas no mundo do trabalho e a crescente dificuldade de inserção dos jovens em atividades produtivas, percebe-se a tendência dos moto clubes em serem formados por pessoas mais velhas, que têm mais chances de já estar incorporadas ao mercado de trabalho e, nesta medida, deterem capacidade de consumo, pois nesse caso não se trata apenas da posse de uma motocicleta, mas de acesso a todos os demais ícones exigidos para ingresso e permanência no clube. Como observa Baudrillard (1970), na cultura do consumo os bens materiais não são apenas utilidades, mas tem um valor simbólico, um valor de signo, a motocicleta e esses demais ícones tornam-se assim um signo de diferenciação entre os grupos.

Outro fator é a transitoriedade, em geral as tribos juvenis são vistas como fases de transição para a idade adulta. “A transitoriedade e o imediatismo se congregam numa certa apologia do presente vivida na tribo, não havendo projetos futuros ou preocupações com o destino da tribo” (Coutinho, 2003, p.6). Tais características, em se tratando dos moto clubes não são legítimas, já que existe a preocupação com o futuro do grupo e com a imagem perante os outros moto clubes.

Continuando nessa estrada na tentativa traçada, no espaço-cultural para ver e interpretar os moto clubes tenta-se, na próxima parada, buscar pistas e abrir caminhos para revelar a espacialidade desses grupos e de suas representações, chegando agora no Brasil e parando em Goiânia, nosso espaço de investigação.

2.4. E o ícone da liberdade chega ao Brasil...

“Moto X liberdade: o homem é livre se possuir a quantia de dinheiro que possa pagar seus desejos” (Jardim, 2005, p.29).

A história da motocicleta no Brasil começa no início da década de 10, com a importação de motocicletas européias vindas de fábricas italianas, alemãs e inglesas e um menor número de fabricação americana. Junto com a motocicleta também se importaram *sidecars* (motocicleta com carrinho ao lado, ver Figura 15) e triciclos com motores.

Fonseca (2001) afirma que no final dessa mesma década existiam 19 (dezenove) marcas de motocicletas no país. Não obtivemos nesta pesquisa informações acerca da quantidade de motocicletas que entraram no Brasil nesta época, mas o fato é que em decorrência disto verifica-se um incentivo à formação de clubes de motociclistas esportivos, assim como competições. Sendo também necessário enfatizar que as primeiras motocicletas foram importadas pelo Estado, em especial o exército, para serem utilizadas na segurança pública. A aquisição de motocicletas por pessoas civis só era possível através da compra desse veículo usado e descartado pelo exército, ou tendo-se condição financeira considerável para importar a sua própria motocicleta.

Paralelamente importou-se o costume europeu de expor os veículos militares, em especial as motocicletas, em festejos e desfiles cívicos. E durante esses festejos eram também feitas competições com motocicletas e bicicletas¹⁹. “No final da década de 30 começaram a chegar ao Brasil as motocicletas japonesas, a primeira marca foi a *Asahi*” (Mundo Moto, 2007, p.2).

Ortiz (1988) diz que as décadas de 40 e 50 podem ser consideradas como momento de formação de uma sociedade de consumo. Os anos 60 e 70 se definem pela consolidação de um mercado amplo e diversificado de bens culturais, entrando de vez o cinema e junto com ele a atriz especial, a motocicleta. Além do início da popularização da televisão, livros, revistas e indústria fonográfica.

¹⁹ A primeira competição de motocicletas aconteceu em 1919 no Rio de Janeiro, 1º Campeonato de Turismo. (Mundo Moto, 2007, p.1)

Outro fato de grande valia para entender a formação de moto clubes no Brasil, em especial a ação de customizar, foi a proibição de importação (tanto de motocicletas quanto de peças) durante a Segunda Guerra Mundial, fazendo com os que proprietários se reunissem para trocaram peças ou produzirem nas torneadoras. As torneadoras se tornaram assim um local de encontro desses amantes de motocicletas, aumentando também nessa época as oficinas para esse veículo. Então estarem juntos era melhor do que estarem sozinhos.

Após o final do conflito, a Segunda Guerra Mundial, a importação retornou com força, fazendo também com que o Brasil começasse a fabricar motocicleta, mesmo que com motores importados. A primeira motocicleta brasileira foi a *Monark*, com motor inglês, em 1951. Posteriormente a fábrica lançou outros modelos, a monareta, a lambreta, a saci, a vespa, o guliver e a mosquito, todas produzidas no Rio de Janeiro.

Porém, o crescimento do setor industrial no Brasil a partir da década de 60, a facilidade de compra de automóvel, fez com que a venda das motocicletas caíssem e a produção paralisasse. Mas na década de 70 – movimento de reestruturação produtiva, do modelo Toyotista - é o momento em que o motociclismo ressurgiu favorecido pela importação de motocicletas japonesas²⁰, de baixo custo e leves, e das italianas.

E no início dos anos 80 surgiram diversas montadoras no Brasil, como a *Honda*, *Yamaha*, *Piaggio*, *Brumana*, *Motovi* (nome usado pela *Harley Davidson* no Brasil) e *Alpina*. Surgindo também a motocicleta brasileira, Amazonas da *Wolkswagen*, que na época foi a maior motocicleta do mundo. Mas a popularização do veículo se deu na década de 90, com o Governo Collor incentivando as importações, o que ocasionou uma disseminação de marcas e modelos no país, assim como uma maior concorrência, o uso do veículo para serviços de entrega, a facilidade de compra, a proliferação dos moto táxis e a perspectiva de maior agilidade ante o caos do trânsito que já era evidente.

Em Goiânia, Fonseca (2001) informa que as primeiras motocicletas chegaram em 1942, também importadas para fins militares, sendo isto incentivado por Pedro Ludovico Teixeira que possuía fascínio por este veículo. Em 5 (cinco) de julho de 1942 as motocicletas entraram nas comemorações cívicas do batismo cultural de Goiânia, sendo expostas nos desfiles e participando de competições. Porém, não conseguimos informações sobre a quantidade de veículos na cidade nessa época.

²⁰ *Honda, Yamaha e Susuki.*

As corridas de motocicletas iniciaram em 1942 sendo realizadas no aniversário da cidade (24 de Outubro), nos anos de 1950 a 1954 foram suspensas pelo Governo de Coimbra Bueno, e em 1955 retornaram no circuito que cortava as avenidas centrais de Goiânia (Figura 21). Das iniciativas dos motociclistas originou-se o primeiro circuito fixo para competições, o Moto Clube de Goiânia. O clube foi fundado em 1955 com 146 (cento e quarenta e seis) sócios e a sede era na saída para Guapó. Surge nesse mesmo ano a Federação Goiana de Motociclismo que incentivava as competições na cidade, como o Grande Prêmio Brasil de Motociclismo, o Mundial de Moto velocidade e a Fórmula I das Motocicletas. Foram esses eventos e os motociclistas organizados que motivaram a construção do Autódromo Internacional de Goiânia em 27 de julho de 1974. Porém, ressaltamos que essas organizações nada parecem com os atuais moto clubes existentes em Goiânia e tampouco com os moto clubes surgidos em solo norte-americano.



Figura 21: Circuito de Corrida de Motocicletas de Goiânia – Década de 50
Fonte: Fonseca, 2001, p.8

O primeiro moto clube de Goiânia foi o Vikings Moto Clube, fundado em 1986 por colecionadores de motocicletas antigas e amantes do modelo *custom* e *chopper*. Os seus membros participaram de encontros de colecionadores pelo país, viajando com suas motocicletas. Após essas viagens resolveram promover um encontro desse tipo em Goiânia. No primeiro evento, produzido por esse clube²¹, contou-se com a presença dos moto clubes Sarracenos, Balaios, Carcarás e Águias de Aço, todos brasileiros, que possuíam ideais e estrutura de organização semelhantes aos surgidos nos Estados Unidos na década de 40.

A partir desse contato o Vikings Moto Clube modificou a estrutura de seu grupo e de apenas colecionadores de motocicletas se tornaram de fato um moto clube. Isso fez gerar

²¹ Encontro Nacional de Antigomobilismo do Centro Oeste Brasileiro 1992.

conflitos internos no grupo, fazendo com que membros saíssem e fundassem novos moto clubes como o Chopper e o Alcatéia, ambos em 1994.

Juntamente com esses moto clubes surgem oficinas especializadas em personalização e customização e espaços específicos para encontros. Assim como a cidade se abre para que moto clubes de outros estados fundem facções (uma espécie de filial do moto clube) em Goiânia. O desmembramento em facções acontece quando um moto clube, por exemplo, criado na cidade de São Paulo, passa a contar com membros que residem em Goiânia, esses membros pertencem a Facção Goiânia ou Facção Goiás do moto clube.

Goiânia a partir deste primeiro evento, o Encontro Nacional de Antigomobilismo do Centro Oeste Brasileiro em 1992, começou a ser conhecida por seus fabricantes e colecionadores de motocicletas. Unida à sua rede de rodovias que permitem o acesso aos demais estados do país, a cidade entrou na rota dos eventos nacionais e internacionais que envolviam motocicletas, em especial os encontros de moto clubes.

Em termos de grandes eventos, Goiânia sediou os seguintes:

- Encontro Nacional de Antigomobilismo do Centro Oeste Brasileiro – 1992 – Reuniu moto clubes e colecionadores de 9 (nove) estados brasileiros.
- II Encontro Nacional de Antigomobilismo – *Classic Motor Show* - 1993
- *Zardini Super MotoShow* – 1996 (Figura 22)
- *Zardini Super MotoShow* – 1997 – Aconteceu no Autódromo Internacional de Goiânia e reuniu mais de mil motociclistas de moto clubes nacionais.
- Semana Estadual do Motociclismo – 1998 – Goiás contava com oitenta mil motocicletas registradas.
- *Zardini Super MotoShow* – 1998 - Aconteceu no Autódromo Internacional de Goiânia e contou com a participação de três mil motociclistas de outros estados e quase cinquenta mil pessoas.
- *Zardini Super MotoShow* – 1999 - Aconteceu no Autódromo Internacional de Goiânia e teve um público de quarenta mil pessoas.
- *Zardini Super MotoShow* – 2000 - Aconteceu no Autódromo Internacional de Goiânia e teve um público de trinta moto clubes credenciados e três mil motociclistas presentes
- *Goiânia Moto Show* – 2002 - Aconteceu no Autódromo Internacional de Goiânia.

- Goiânia *Moto Show* – 2003 - Aconteceu no Autódromo Internacional de Goiânia.
- Goiânia *Moto Show* – 2004 - Aconteceu no Autódromo Internacional de Goiânia.
- Goiânia *Moto Show* – 2005 - Aconteceu no Autódromo Internacional de Goiânia.

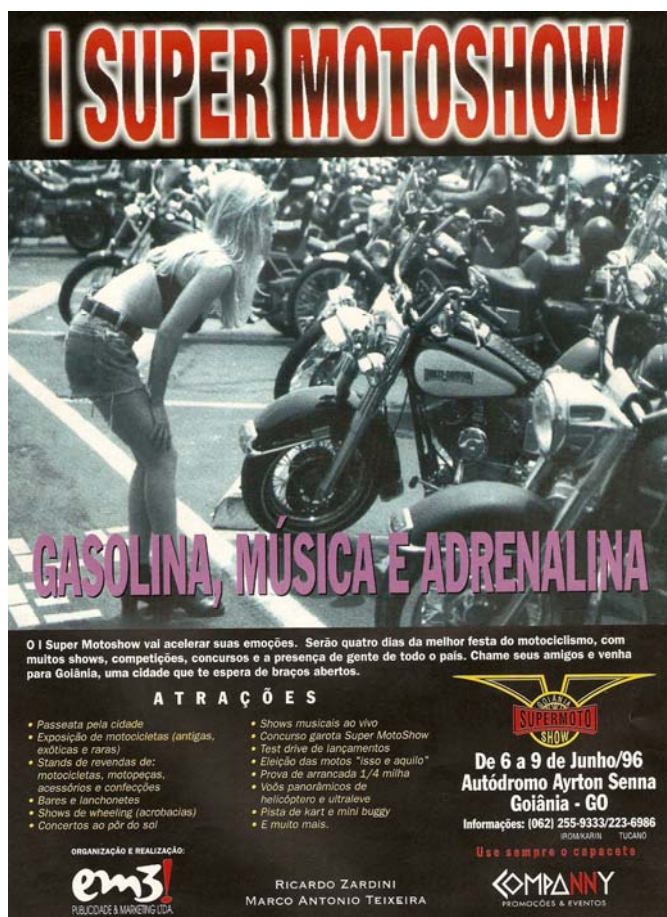


Figura 22: Cartaz do I Moto Show (Goiânia – GO)
 Fonte: Zardini, 2007.

Atualmente o Moto Show deixou de acontecer, devido às várias reformas do Autódromo Internacional de Goiânia, mas ocorre um outro momento de organização de eventos em Goiânia e em Goiás, que são os aniversários dos moto clubes, acontecendo em espaços públicos na cidade ou em fazendas, chácaras, espaços turísticos (cachoeiras, parques, clubes, pesque-pagues, áreas de *camping*) na região metropolitana de Goiânia ou em cidades do interior do Estado de Goiás.

Esses eventos fazem integrantes de moto clubes sempre estarem viajando para prestigiarem os seus irmãos motociclistas. Chegando a ter eventos deste tipo, os aniversários, se tornaram eventos tradicionais no Estado, tendo a presença de moto clubes de outros estados e internacionais, como por exemplo o Aniversário do Anjos da Liberdade na Cidade de Goiás que acontece há 14 anos, o Aniversário do Alcatéia em Caturai com 10 anos de existência e o

Aniversário do Muthantes em Piracanjuba com 5 anos, e todos são moto clubes fundados em Goiânia.

A partir desta pesquisa foi possível levantar os moto clubes que já existiram em Goiânia (Figura 23) e os que existem atualmente (Figura 24), isso juntamente com o seu ano de fundação, se é facção, se foi fundado em Goiânia e a quantidade de membros. Somam-se assim 28 (vinte e oito) moto clubes extintos e 37 (trinta e sete) atuais. Lembrando que no capítulo seguinte, que tratará dos territórios dos moto clubes em Goiânia, esses eventos citados estarão todos espacializados em mapas temáticos.

Moto clubes que existiram em Goiânia - GO	
1. Aquarius	15. Filhos da Estrada
2. Bagaceiras	16. Fumaça
3. Balaios - Facção	17. Goiânia
4. Bodes do Asfalto – Facção	18. Mata Cachorro
5. Bugres do Asfalto	19. Missionários da Estrada
6. Cabeçóide	20. Os pau de broca
7. Cachorro Doido	21. Osso Duro
8. Carrascos	22. Pé na estrada
9. Chopper	23. Pyramid
10. Compadres do Asfalto	24. Puliça
11. Dom Guina	25. Renegados
12. Elite	26. Riders
13. Fantasma	27. Rotweiller
14. Farpados	28. Wolf's ice

Figura 23: Quadro de moto clubes que existiram em Goiânia - GO

Fonte: Mesquita, 2007.

Atuais moto clubes de Goiânia – GO		
Moto Clube	Ano de Fundação	Quantidade de Membros
1. Abutres – Facção	2000	8
2. Águia Solitária	2003	13
3. Águias Indomáveis	2003	20
4. Alcatéia	1994	19
5. Anjos da Liberdade	*	15
6. Clube XT 600 – Facção	2003	185
7. Coyotes Centro Oeste	1998	5
8. Compadres do Asfalto	*	4
9. Guerreiras de Avalon	2006	4
10. Dragões de Malta	*	*
11. Esquadrão de Cristo – Facção	*	10
12. Estradeiros Libertos	*	3
13. Forasteiros – Facção	2000	8
14. Four Ever – Facção	*	*
15. Guerrilheiros	*	10
16. Gira Mundo	2006	*
17. Gyn	1999	28
18. Hurricane	2003	50
19. Metralhas	2006	5
20. Motropólis	2001	15
21. Muthantes GAM	1995	34
22. Os Kafajestes	2002	8
23. Oxigênio	*	3
24. Papaléguas de Goiânia	1990	*
25. Penélope Chamosa – Facção	*	1
26. Ploi do Asfalto – Facção	*	*
27. Profetas	1995	10
28. Prospect Hells’Angels - Chapter	2007	6
29. QBU	*	*
30. Rota 66	2000	9
31. RPM	1999	*
32. Tribo do Cerrado	2003	*
33. Triciclo Moto Clube	2004	20
34. Tropa de Elite	*	*
35. Vikings	1986	9
36. Virago	1999	45
37. Trecheiros	*	*

*Dados não obtidos

Figura 24: Quadro dos atuais moto clubes de Goiânia – GO

Fonte: Mesquita, 2007.

Como foi apresentado nas linhas anteriores, a estratégia de viver em grupo foi incentivada pelos momentos políticos e econômicos que o Brasil teve. Isto igualmente refletiu-se em Goiânia, mas não se pode negar a influência da mídia como maior incentivadora deste modo de viver. Por isso, entra-se agora no mundo do cinema.

2.5. Mídia Cinematográfica: “pegando carona” com os Moto Clubes

“Motocicleta: uma linda atriz e das melhores” (Sharp, 2007, p.34).

É fato que, apesar das viagens, o espaço dos moto clubes é a cidade. Ramires (1994) chama atenção sobre a análise da cidade e do urbano feita apenas pelo viés das transformações sócio-econômicas e/ou políticas, na medida em que as cidades representam uma concentração de signos e imagens que concebem diferenciações na sua população. Ao mesmo tempo essas transformações deixam marcas que contam uma história não-verbal do cotidiano dos homens que ali habitam.

As imagens urbanas despertam a nossa percepção na medida em que marcam o cenário cultural da nossa rotina e a identificam como urbana: o movimento, os adensamentos humanos, os transportes, o barulho, o tráfego, a verticalização, a vida fervilhante; uma atmosfera que assinala um modo de vida e certo tipo de relações sociais (Ferrara, 1990, p.3).

Utiliza-se do cinema para entender esse comportamento grupal no urbano, é fazer inclusão da arte na análise da cidade contemporânea, que é uma das possíveis dimensões de concebê-la nas suas múltiplas facetas, não esquecendo que ela, enquanto “lócus” da produção, também comporta a dimensão humana existencial, expressa pelo cotidiano dos indivíduos. Ramires chama a atenção para a importância do cinema: “O cinema tendo o papel de projetar e introjetar imagens que foram cuidadosamente construídas a priori, pode servir tanto para desvendar como para ocultar a realidade, reforçando determinadas ideologias” (1994, p.10).

Segundo Martin (1990), o cinema trata o espaço de duas formas: reproduz e nos revela o espaço real através dos movimentos de câmara, ou cria um espaço global, sintético e transmitido ao espectador como sendo único, mas que na realidade é produzido pela justaposição de fragmentos, ou seja, uma **geografia criadora**²² do espaço fílmico.

Portanto o espaço fílmico é um espaço vivo, figurativo, tridimensional, dotado de temporalidade como espaço real, e que a câmara experimenta e explora tal como fazemos em relação a este; ao mesmo tempo, o espaço fílmico é uma realidade estética comparável à da pintura, sintética e, como o tempo tornada densa através da decupagem e da montagem (Martin, 1990, p.210).

²² Grifo nosso

Carlos (1991) afirma que através da arte do cinema pode-se detectar a concretude e a complexidade das relações sociais. Para a autora a arte se coloca como uma perspectiva para se pensar o urbano na medida em que, entendida como domínio do conhecimento, tem múltiplos sentidos onde as relações sociais aparecem em sua complexidade e riqueza.

A arte se coloca como atividade criadora, forma de apropriação do mundo que foi separada da atividade produtora do homem que cria o produto de satisfação de suas necessidades. Quando se pensa o mundo de hoje e a necessidade de apreender-lhe o conteúdo através de suas múltiplas determinações, a dissonância entre a produção e criação emerge em toda a sua plenitude. A arte é modo e via do conhecimento. [...] Após a 2ª Guerra Mundial as novas possibilidades estéticas postas pelas correntes expressionista e realista, gradualmente passou-se a utilizar os espaços públicos como cenários de filmes. [...] Com o desenvolvimento do neo-realismo, as ruas das cidades passam a ser registro obrigatório das câmaras de cineastas de diferentes países (1991, p.106).

Nesse urbano complexo estão as motocicletas, os moto clubes e seus membros, e a partir de diversos filmes formou-se um imaginário desses personagens. Não se pode negar que as marcas e modelos diferenciados de motocicletas foram para os filmes um meio de incentivo, marketing, de suas fábricas. E também não se pode esquecer que isso gerou vendas e aumentou a formação de um imaginário quanto ao motociclista anti-social. Lembrando que a motocicleta esteve presente nos filmes unida a um status, imponência e liberdade de seu piloto, ou seria possível imaginar *O Exterminador do Futuro* dirigindo um automóvel nas cenas mais importantes do filme? Ou também conceber-se-ia um filme retratando a contracultura e o início do Movimento *Hippie*, como *Easy Rider*, com seus atores viajando em liberdade, visitando comunidades alternativas dirigindo automóveis? E imaginar Che Guevara em *Diário de uma motocicleta*, fazendo aquela sua viagem em uma *Mercedes*? O nosso imaginário já foi modificado ao ponto de julgar pelo menos “estranho”.

O filme produz símbolos, signos e imagens que são projetados e decodificados pelo público, passando a fazer parte do imaginário coletivo. Pode-se também a partir deles, reconstituir e compreender parte dos processos sociais, políticos, econômicos e culturais responsáveis pela estruturação e reestruturação interna das cidades em diferentes momentos históricos (Ramires, 1994, p.8).

Foi feito então um levantamento de filmes que traziam a motocicleta juntamente com essa visão de status, imponência e liberdade, e também filmes que diretamente demonstram moto clubes. Tendo assim uma lista de 78 (setenta e oito) filmes, seriados adultos e infantis além de desenhos animados (Figura 25). Esse levantamento foi possível através de pesquisa bibliográfica, pesquisa em locadoras, entrevistas com 20 (vinte) motociclistas e

principalmente através da aplicação de 60 (sessenta) questionários a membros de moto clubes de Goiânia que, além de citarem nomes de filmes foi também possível obter a informação de que 70% desses membros souberam da existência de moto clubes através de filmes.

Quadro de Filmes relacionados com Motocicletas e Moto Clubes		
Título	Ano de Produção	Tipo
1. Akira	1988	Filme
2. Amor a Toda Velocidade	1964	Filme
3. Armadilha de Fogo	2003	Filme
4. Beyond the Law	1992	Filme
5. Biker Fantasies	2002	Filme
6. Black and Chrome	2000	Filme
7. Black Man Rider	1993	Seriado Infantil
8. Blackboard Jungle	1955	Filme
9. Born to Ride	1991	Filme
10. C.C. and Company	1970	Filme
11. Carangos e Motocas	1971	Desenho
12. Chips'99	1998	Seriado
13. Chuva Negra	1989	Filme
14. Corridas Clandestinas	2003	Filme
15. Crazy Baby	1968	Filme
16. Cycle Cinema	*	Filme
17. Cycle Savages	1969	Filme
18. Death Riders	1994	Filme
19. Desafiando Limites	2005	Filme
20. Diário de Uma Motocicleta	2004	Filme
21. East of Eden	1955	Filme
22. Easy Rider	1969	Filme
23. Electra Glide in Blue	1973	Filme
24. Evel Knievel - Desafio em Duas	2004	Filme
25. Fuga Sobre Rodas	2002	Filme
26. Fúria em Duas Rodas	2004	Filme
27. Fugindo do Inferno	1963	Filme
28. Ghost Rider	2007	Filme
29. Girl on Motorcycle	1968	Filme
30. Gladiadores de Aço	1990	Filme
31. Harley Davidson and Marlboro	1991	Filme
32. Hells Angels on Wheels	1967	Filme
33. Hollywood Biker Chicks	1992	Filme
34. Homem Gafanhoto	*	Seriado Infantil
35. Jaspion	1985	Seriado Infantil
36. Jiban	1989	Seriado Infantil
37. Jiraya	1988	Seriado Infantil
38. Knightriders	1981	Filme
39. Loucuras em Duas Rodas	2007	Filme
40. Mad Max	1979	Filme
41. Marcas do Destino	1974	Filme
42. Missão Impossível II	2003	Filme

43. Motor Psycho	1965	Filme
44. Motorcycle Gang	1957	Filme
45. Motorcycle Squad	1937	Filme
46. Mulher Gato	2004	Filme
47. O Corvo 2	1994	Filme
48. O Exterminador do Futuro	1984	Filme
49. O Segredo dos Animais	2006	Desenho
50. O Vigilante Rodoviário	1961	Seriado
51. On Any Sunday	1971	Filme
52. On Any Sunday 2	1981	Filme
53. Psychomania	1974	Filme
54. Rebel Without a Cause	1955	Filme
55. Renegade	1993	Filme
56. Renegade: Murdere's Row	1994	Filme
57. Road Kill	1999	Filme
58. Roadside Prophets	1992	Filme
59. Rock Around the Clock	1956	Filme
60. Ruas de Fogo	1984	Filme
61. Rumble Fish	1983	Filme
62. Run, Angel, Run	1969	Filme
63. Running Cool	1993	Filme
64. Savages From Hell	1968	Filme
65. Selvagem da Motocicleta	1983	Filme
66. Selvagens da Noite	1979	Filme
67. Street Hawk	1985	Filme
68. The Angry Breed	1969	Filme
69. The Gauntlet	1977	Filme
70. The Long Ride	1998	Filme
71. The Stranger	1995	Filme
72. The Wild Angels	1966	Filme
73. The Wild One	1954	Filme
74. Then Came Bronson	1969	Filme
75. Under Hot Leather	1971	Filme
76. Viva Knievel!	1977	Documentário
77. Werewolves on Wheels	1971	Filme
78. Wild Hogs	2007	Filme

* Dados não obtidos.

Figura 25: Quadro de Filmes relacionados com a Motocicleta e com Moto Clubes

Fonte: Mesquita, 2008.

A partir desta lista de 78 (setenta e oito) filmes e também do ato de assistir mais de 40 (quarenta) deles, foi possível retirar algumas informações sobre essa composição do imaginário criado sobre o motociclista e sobre os moto clubes. A primeira conclusão vem unida à expressão “*Born to be wild*”, que foi trazida e discutida no subtítulo deste capítulo, ou seja, a criação e representação do motociclista anti-social. Isso pode ser constatado através dos títulos dos filmes, em que palavras como: *wild, savage, hell, rebel, night, renegade, stranger, kill, death*; são repetidas significativamente. Essas palavras estão escritas em inglês

para enfatizar uma outra conclusão, a produção cinematográfica envolvendo motocicletas e moto clubes é essencialmente estadunidense e a marca que mais “atua” nos filmes é a *Harley Davidson* – marca genuinamente dos Estados Unidos.

Estando atenta a determinados filmes obteve-se também outras conclusões como o filme *Mad Max*, por exemplo, incentiva a customização de motocicletas trazendo no filme uma considerável presença de motocicletas e triciclos diferenciados. *Amor a Toda Velocidade*, *Corridas Clandestinas*, *Desafiando Limites*, *Evel Knievel – Desafio em Duas Rodas*, *Fuga Sobre Rodas*, *Gladiadores de Aço*, *Loucuras em Duas Rodas e Ruas de Fogo*, são filmes que demonstram a motocicleta como veículo de alta velocidade, trazendo muita ação e casos da motocicleta superando o automóvel, unido a isso o ideário de liberdade também esteve presente.

Beyond the Law, *Born to Ride*, *Corridas Clandestinas*, *Cycle Savages*, *Electra Glide in Blue*, *Ghost Rider*, *Harley Davidson and Marlboro Man*, *Hells Angels on Wheels*, *Motorcycle Gang*, *Rebel Without a Cause*, *Run, Angel, Run*, *Savages From Hell*, *Selvagem da Motocicleta*, *The Wild Angels*, *Werewolves on Wheels* e *Wild Hogs* trazem moto clubes, e em especial o *Hell's Angels* Moto Clube é o mais representado nos filmes.

Outro fato de considerável discussão são os seriados e desenhos infantis, *Black Man Rider*, *Homem Gafanhoto*, *Jaspion*, *Jiraya* e *Jiban* que são produções japonesas incentivadoras de certa forma do gosto por motocicletas de alta velocidade, próprias para corridas e esportivas. Essas motocicletas, apesar de terem um design específico para prática de esportes, são compradas para passeios de final de semana, e também reafirmam a rivalidade entre motos esportivas japonesas e motos *custom* norte-americanas. O desenho “infantil” *Carangos e Motocas* traz uma ideologia surpreendente, onde os carros são do “bem” e as motocicletas de modelos *custom* e *chopper* são do “mau”, podendo se fazer a leitura das entrelinhas da seguinte forma, comprem automóveis e não motocicletas, já que são perigosas. O que também acentua a relação com a rebeldia associada aos motociclistas.

Outro desenho atual de 2006, *O Segredo dos Animais*, traz animais revoltados com a sua situação em âmbito rural e para a fuga utilizam motocicletas de modelo *chopper*, podendo ser atrelado a isso a ideologia de liberdade trazida pela motocicleta.

Para então cessar este debate sobre os filmes e as suas cargas ideológicas, discute-se agora sobre o sucesso de bilheteria de 2007, *Ghost Rider*, em português “O motoqueiro fantasma”. Para análise deste filme, começaremos pelo título traduzido para o português, o termo motoqueiro não existe na língua portuguesa, o termo correto para condutor de

motocicletas é motociclista, mas o cotidiano fez o brasileiro abandonar a motocicleta e usar apenas moto, de onde também veio o termo motoqueiro. A mídia cinematográfica usou desse “novo” termo muito usado cotidianamente e intitulou o filme, no intuito de chamar atenção dos motoqueiros brasileiros²³, mas quem são esses motoqueiros? E a partir dessas análises de filmes e observação empírica foi possível dividir os motociclistas em 5 (cinco) tipos, podendo-se, evidentemente, encontrar a associação de dois ou mais usos da motocicleta na tipologia abaixo:

Tipo 1. os que utilizam a motocicleta como veículo de trabalho, por sua agilidade (entregadores, *moto boys*, *office boys*, policiais);

Tipo 2. os que utilizam a motocicleta apenas para locomoção por ser um veículo mais barato, ágil no trânsito e de pouco consumo de combustível;

Tipo 3. os que utilizam a motocicleta para esportes como *hallys*, *motocross* e alta velocidade;

Tipo 4. os que possuem motocicletas de alta cilindrada, alto custo e a utilizam para lazer, fazendo poucas viagens e geralmente possuem outro veículo;

Tipo 5. os motociclistas de moto clubes que usam a motocicleta como ideal de liberdade, irreverência e irmandade.

Ghost Rider parece ter sido produzido e lançado propositalmente na melhor época, pois o mundo está cheio de motociclistas²⁴, nas cidades de diferentes tamanhos, na zona rural, e nas rodovias que antes eram territórios apenas de veículos com mais de quatro rodas. Arelado a esse aumento de motoqueiros está a facilidade na compra de motocicleta, pelo menos no Brasil são vários os consórcios, financiamentos, e novas marcas que invadem o mercado como a *Sundown*, favorecendo a concorrência e conseqüentemente a diminuição de preços.

Após essa caracterização dos motoqueiros que assistiram *Ghost Rider*, trata-se agora das ideologias entrelaçadas nessa trama. A primeira é a velha idéia do motoqueiro e da motocicleta serem coisas do mal, satanizadas, perigosas. O cinema vem demonstrando isso há um apreciável tempo, à medida que apresenta o motoqueiro este sempre está relacionado à violência, consumo de bebidas, drogas e assaltos. Outro fato é a relação que o filme faz entre motoqueiro e cavaleiro, como se o homem urbano buscasse a moto como um retorno ao rural, onde seu veículo era principalmente até então o cavalo. Completando essa relação é

²³ Acredita-se que filme como este estimula os motoqueiros a comprarem motocicletas ou trocarem a que possuem por uma mais potente.

²⁴ China, Coréia e Japão são países que possuem o maior número de motocicletas por habitantes.

demonstrado o *cowboy* dos filmes de faroeste que é o primeiro motoqueiro fantasma, sendo que o *cowboy* urbano agora monta a moto. Montar é um verbo que também merece apreciação nesse contexto, o verbo foi adotado pelos motoqueiros e hoje ninguém sobe na moto e sim monta na moto, como antes montavam em cavalos. Isso no Brasil já que nos Estados Unidos se utiliza a expressão *get ride*.

Outra questão impregnada no filme é o mundo completamente masculino do motociclismo, idéia que é bem transmitida entre os moto clubes. Muitos motociclistas não possuem banco de passageiro em suas motos, ou se possuem são bem pequenos e desconfortáveis, assim como a moto do motoqueiro fantasma. Isso numa análise de gênero remetendo a questão histórica da maior liberdade sendo exercida pelo gênero masculino, a coragem e a relação homem-moto-máquina serem também presentes no universo masculino.

O filme também traz um moto bar (esta denominação é dada a bares que possuem como principais frequentadores integrantes de moto clubes ou pessoas que simpatizam com o veículo ou com o ambiente, geralmente sonorizado pelo estilo musical *rock*), como os que foram mapeados em Goiânia nesta pesquisa. Nesse Moto Bar do filme o personagem Blackheart (filho de Mefistófeles, vulgo capeta) ao entrar é barrado com a seguinte frase: “Deve estar perdido, garoto. Aqui só entram anjos!” Esse termo anjos, refere-se ao *Hells Angels*. O fato parece cena exclusiva de cinema, um bar que fere o direito legal de ir e vir, mas isso não é fato do cinema, isso acontece em Goiânia, os motociclistas delimitam os seus territórios pela cidade, nem sempre batem no peito do intruso, ou mesmo usam armas, mas essa exclusão territorial é feita através de modelos de motocicletas, ideologias de clubes e através de todas as simbologias que carregam esses motociclistas para diferenciarem dos outros. O próximo capítulo III - Territórios de Moto Clubes na Metrópole Goiana tratará desses territórios.

Simbologias - outro termo que merece reflexão nesse filme, o ator principal Nicolas Cage representa Johnny Blaze, um rapaz de uma pequena cidade do interior dos Estados Unidos, que depois se tornou um ícone nas acrobacias com moto. Mesmo utilizando-se da moto para um esporte, usava jaqueta de couro preta, calça *jeans* e quando se transformava em motoqueiro fantasma se enchia de acessórios nas cores prata (cromado, afirmando a relação homem-máquina) e preto.

Essas simbologias e representações são utilizadas para delimitar territórios, mesmo estando apenas no corpo, e o fundamental, o preto prevalece nessas representações do motoqueiro mesmo o código brasileiro de trânsito advertir que o uso de roupas de cores claras

é algo importante para que o motociclista seja visualizado com facilidade. Para confirmar essa hipótese observaram-se motociclistas nas ruas de Goiânia e o resultado foi que a cor das jaquetas, a cor da capa de chuva e principalmente a que prevalece nos capacetes é a cor preta. Essas simbologias terão um aprofundamento no Capítulo IV - Simbologias e Representações: traduzindo novas territorialidades urbanas em Goiânia.

Parte-se então para finalização dessa discussão sobre a motocicleta, para então entrar nos territórios e territorialidades urbanas geradas por esses grupos urbanos. Discuti-se na parte final desse capítulo a rivalidade histórica entre motocicletas *custom/chopper/estradadeiras* com as esportivas (geralmente japonesas).

2.5.1. Motos do bem X Motos do mal

O início desta discussão é embasado no específico momento histórico – final da década de 30 – em que os Estados Unidos comandavam a produção de motocicletas, lembrando que as fábricas européias tiveram que fechar suas portas devido o período de guerra (Segunda Guerra Mundial). Nesse contexto, o Japão iniciou a produção de motocicletas e fabricando veículos mais leves, com menor cilindrada e conseqüentemente de menor custo que as americanas (Figura 26). Posteriormente desenvolveram motocicletas esportivas de alta velocidade para competições (Figura 27). Esse fato fez com que aumentasse gradativamente a importação de motocicletas japonesas mesmo em solo americano, ocasionando a queda nas vendas, em especial dos modelos *custom* que eram as mais pesadas e de alto custo, como as da marca *Harley Davidson*.



Figura 26: Motocicleta Japonesa de Menor Cilindrada
Fonte: Honda, 2007.



Figura 27: Motocicleta Japonesa Esportiva
Fonte: Kawasaki, 2007.

Essa disputa econômica e concorrencial fez com que os proprietários defendessem o seu modelo e em especial a nacionalidade de sua motocicleta. Quem possuía um modelo *custom* “jamais” iria comprar um modelo esportivo, principalmente de origem japonesa, pois o nacionalismo era exaltado nos Estados Unidos. Essa rivalidade não ocorreu apenas entre fabricantes e proprietários, foi para o cinema, criou estereótipos e atualmente está presente entre os moto clubes.

Os primeiros moto clubes eram essencialmente estradeiros, com motocicletas custom, e aceitar a existência de moto clubes com motocicletas esportivas para eles era como uma ofensa. A rivalidade foi então afirmada, como demonstra essa afirmativa: “Não queremos correr, queremos ouvir o barulho do motor e sentir a moto. As nossas fazem pó, pó, pó, pó, pó, e as deles fazem *vrummmmmmm*, *vrummmmm*” (Fonseca, 2001, p. 10)

A partir dessa rivalidade criou-se o imaginário e mesmo um estereótipo de que os motociclistas de motos custom são os baderneiros, aqueles cabeludos, tatuados, mal cheirosos e drogados citados anteriormente, e os proprietários de motos esportivas são os “corretos” socialmente.

Fazendo-se, assim, a seguinte alusão de que as motocicletas *custom/chopper/* estradeiras são do mal e as esportivas são do bem. O que isto pode ser constatado a partir da visualização dessas duas imagens a seguir (Figura 28 e 29).



Figura 28: Motociclista e motocicleta chopper (Estados Unidos)
Fonte: Arquivo Chopper Moto Clube, 2006.



Figura 29: Motociclista e motocicleta esportiva (São Paulo – SP)
Fonte: Kawasaki, 2007.

No Brasil essa rivalidade continua. Em consequência do seriado japonês *Jaspion*, onde o super herói possuía um modelo esportivo, os portadores de motocicletas desse modelo são denominados pelos motociclistas de *Jaspeiros*²⁵, contudo são chamados assim por moto clubes que utilizam os modelos *custom/chopper/estradeiras*, tornando esse termo algo comum nos diálogos entre eles.

Existem no Brasil, assim como em Goiânia, Moto Clubes de *Jaspeiros*²⁶ e que não são considerados como clubes para os mais tradicionais moto clubes. Chegando há existirem eventos que proíbem a entrada de *Jaspeiros*, por ser um evento de estradeiros, mas essa delimitação territorial será tratada posteriormente.

²⁵ Grifo nosso e termo pejorativo criado por motociclistas brasileiros.

²⁶ RPM e Hurricane são moto clubes que possuem essencialmente motocicletas do modelo esportivo.

III - TERRITÓRIOS DE MOTO CLUBES NA METRÓPOLE GOIANA

Até então, fizemos explanações acerca da motocicleta, este veículo que foi produzido para locomoções rápidas, tendo seu uso remetido a questões militares, combates mundiais, poder público (em especial a segurança), esporte, lazer e ainda no decorrer de sua história, se transformou em um ícone de liberdade e ideologia grupal. Esta favoreceu viagens em grupo pelos Estados Unidos, gerando, assim, os moto clubes; esteve presente nos grupos juvenis urbanos; percorreu nações e chegou ao Brasil – década de 10 - e em Goiânia - década de 40. Analisamos também os imaginários que os motociclistas carregam e as rivalidades existentes entre os grupos, que são bem expostas em filmes, seriados e desenhos, também levantados na pesquisa.

O momento agora é de caracterizar, espacializar e compreender a dinâmica de formação de territórios dos moto clubes na cidade de Goiânia. Para tanto, utilizamos como recorte temporal o período compreendido entre 1980 a 2008, e como recorte espacial a capital do Estado de Goiás, Goiânia, conforme aponta o título.

Para isso, o Capítulo III expõe inicialmente uma caracterização do município de Goiânia, englobando informações sobre zona urbana, frota de veículos (motocicletas) e rede viária, na perspectiva de relacionar esses dados com a presença, propagação, viagens e eventos dos moto clubes. Posteriormente a isso, apresentamos uma discussão teórico-conceitual sobre território na ciência geográfica, a fim de nos orientarmos na compreensão dos territórios formados pelos moto clubes. Inseridos nesta discussão estão autores que vêem o território na perspectiva de apropriação e poder, contudo considerando a dimensão simbólica para sua formação e manutenção.

Utilizaram-se, para a obtenção de informações, 20 (vinte) entrevistas semi-estruturadas e a aplicação de 60 (sessenta) questionários. As entrevistas permitiram interlocução direta entre pesquisador e depoente, enquanto os questionários foram distribuídos aos informantes e recolhidos posteriormente. A partir dessa base empírica foi possível constatar a quantidade e a localidade dos territórios, dividi-los por décadas, diferenciá-los segundo suas dinâmicas sócio-espaciais e espacializá-los. Para essa espacialização – produção de mapas temáticos – foi utilizada a base cartográfica de Goiânia, o Mapa Urbano Básico Digital de Goiânia Versão 20 - MUBDG V.20 - e o Software ArcView Versão 3.3.

3.1. Goiânia na “rota” dos moto clubes

Goiânia carrega consigo estereótipos acerca de sua identidade, remete-se ainda no imaginário comum a idéia de uma cidade advinda de cultura rural/caipira/sertaneja. Foi construída na década de 30, almejando uma população de 50.000 (cinquenta mil) habitantes e atualmente conta com aproximadamente 1.200.000 (um milhão e duzentos mil) habitantes espalhados em 739 km². Contudo é uma metrópole regional, formadora também da região metropolitana, a grande Goiânia, e seus 13 (treze) municípios. Localiza-se na região do Centro-Oeste do Brasil, na mesorregião Centro Goiano e na microrregião Goiânia, sofrendo ainda conurbação com a cidade de Aparecida de Goiânia (Figura 30). Estando geograficamente em posição central em relação ao território nacional e a 210 (duzentos e dez) km da capital nacional, Brasília, possuindo também uma considerável rede de rodovias estaduais e federais que permitem acesso às demais regiões do país (Figura 31).

A cidade apresenta também diversas modificações em sua malha viária interna como a construção de vias de fluxo rápido e reformas (ampliação e duplicação) de suas vias principais de tráfego, no intuito de desviar o trânsito das rodovias estaduais e federais que cortavam a cidade e favorecer também o maior escoamento do que é produzido em Goiânia. Essas vias são as seguintes: Avenida Goiás Norte, Anel Viário, Avenida Anhanguera, Avenida Perimetral Norte, Marginal Botafogo e Marginal Cascavel.

A demonstração da rede viária do município de Goiânia (Figura 32) ilustra a facilidade de acesso para outras regiões do país. Nota-se que os motociclistas de moto clubes fazem viagens e promovem eventos em Goiânia e em Goiás, eventos que contam com a participação de membros de diversos estados e também de países da América do Sul.

Brasil - Regiões

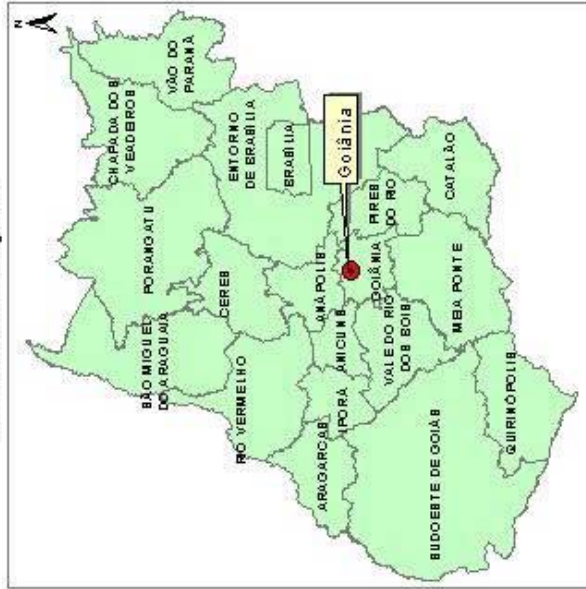


Localização Geográfica de Goiânia - Goiás

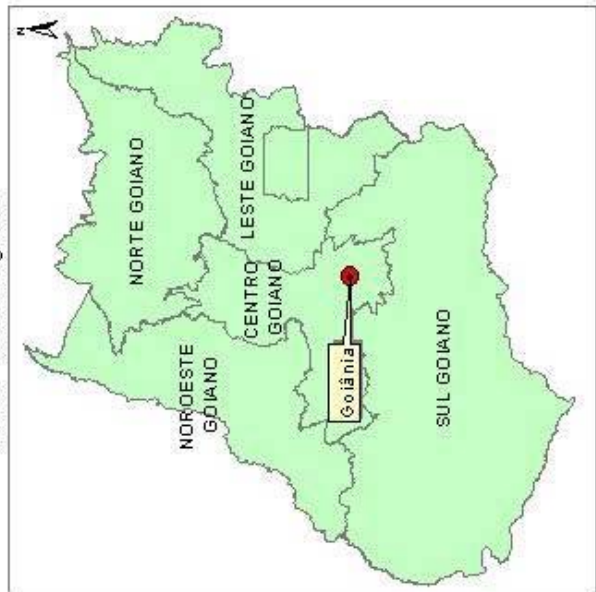


Universidade Federal de Goiás
 Instituto de Estudos Sócio Ambientais
 Programa de Pós-Graduação
 Mestrado

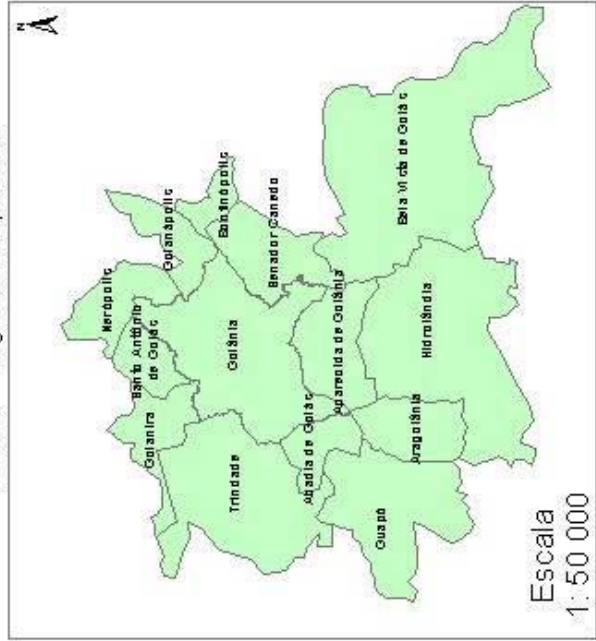
Goiás - Microrregiões



Goiás - Mesorregiões



Goiânia - Região Metropolitana



Fonte: IBGE/2007 e MURDIO V.19
 Data de Produção: Março/2008
 Geógrafa Responsável:
 Maria Elisabeth Alves Mesquita
 Orientador:
 Dr. Carlos Eduardo S. Maia
 Co-orientadora:
 Dr^{as}. Rosemere Maia

Figura 30: Mapa - Localização Geográfica de Goiânia - Goiás

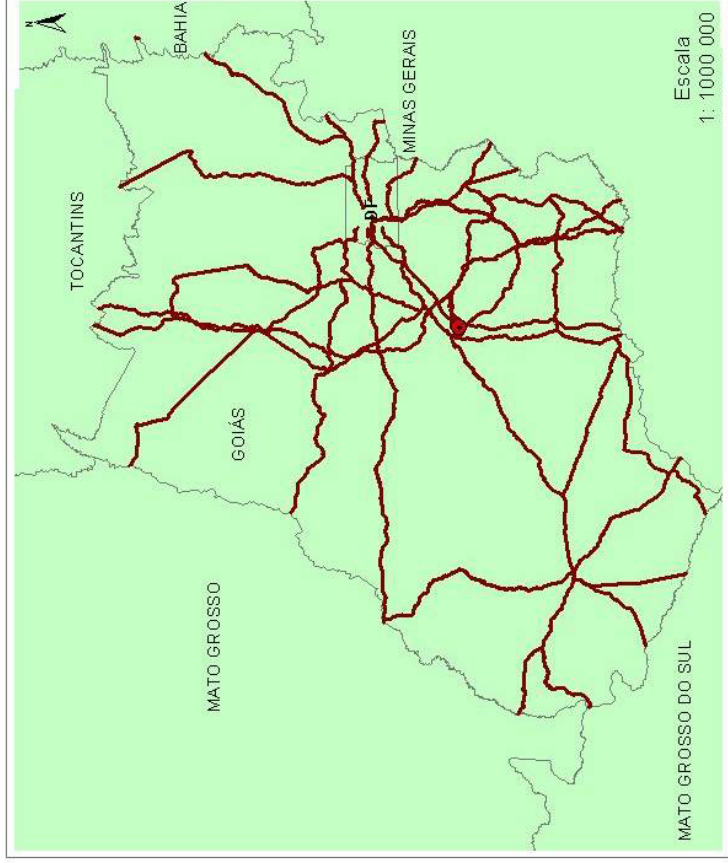


Universidade Federal de Goiás
Instituto de Estudos Sócio Ambientais
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Mestrado

Goiânia - Goiás Rodovias Federais e Estaduais

Fonte: Sieg/2007
Data de Produção: Março/2008
Geógrafa Responsável:
Maria Elisabeth Alves Mesquita
Orientador:
Dr. Carlos Eduardo S. Maia
Co-orientadora:
Dra. Rosemere Maia

Rodovias Federais



Rodovias Estaduais

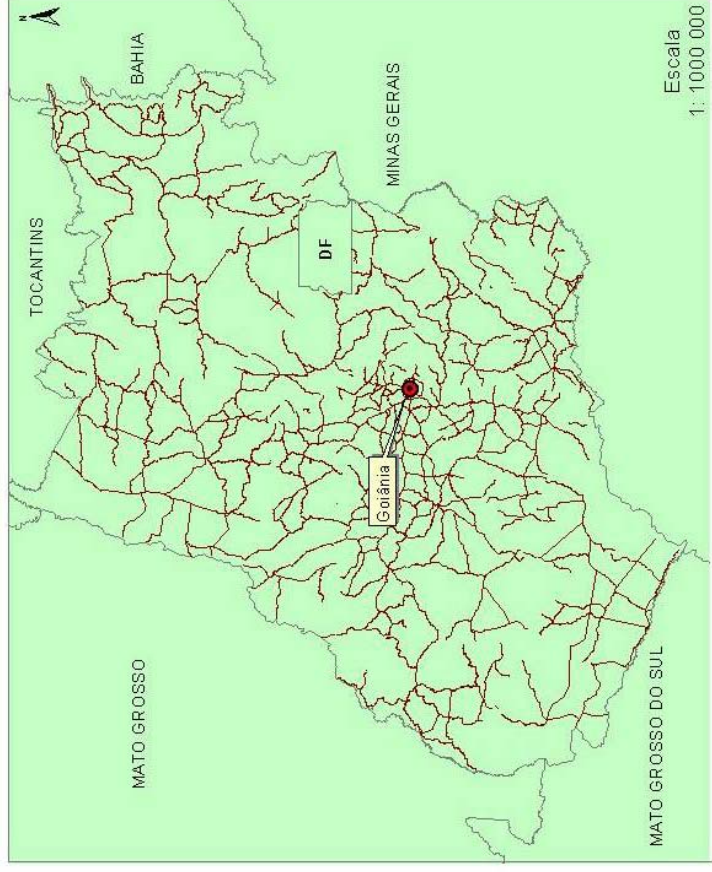


Figura 31: Mapa - Malha Viária de Goiânia - Rodovias Federais e Estaduais

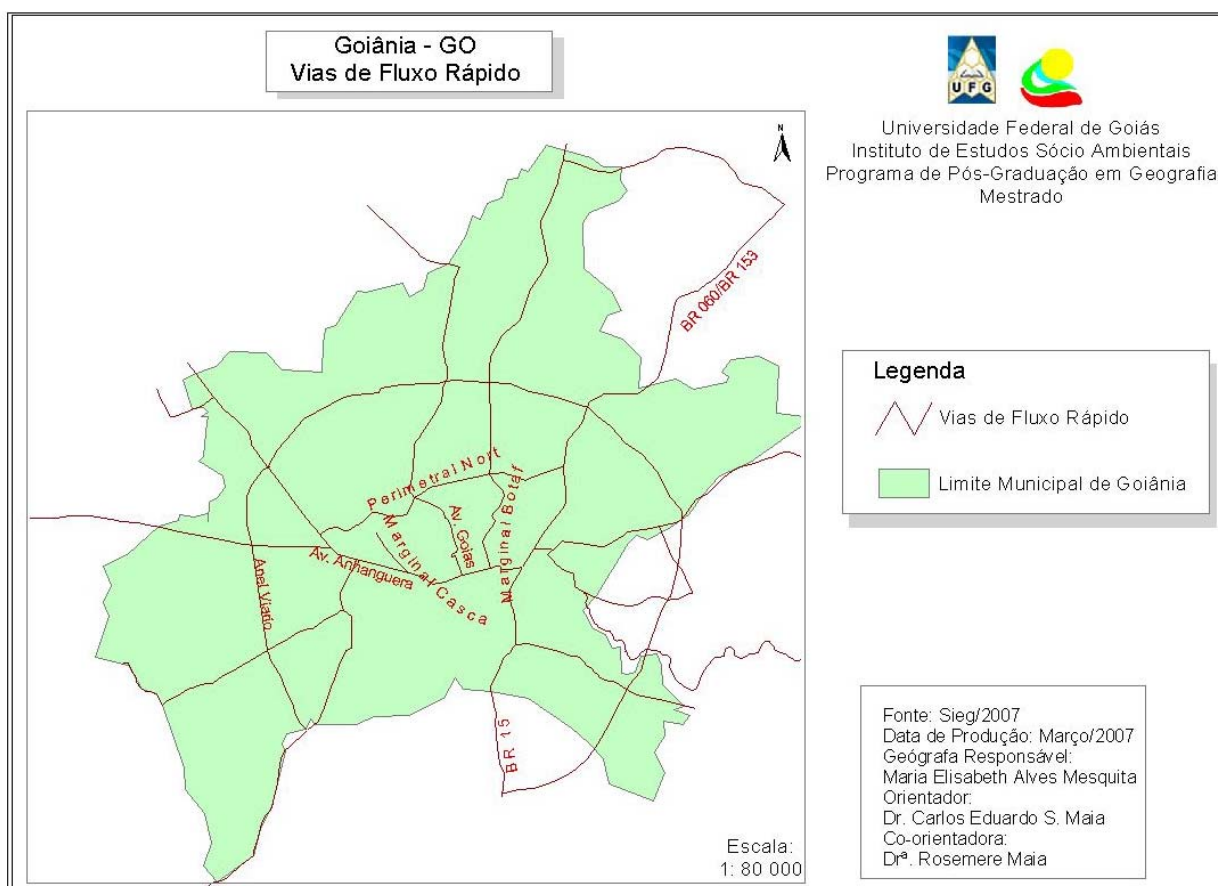


Figura 32: Mapa - Vias de Fluxo Rápido de Goiânia

As vias de fluxo rápido são preferidas pelos motociclistas e proprietários de motocicletas de maior cilindrada para explorarem melhor a potência de seus motores; neste sentido, cria-se, na própria rodovia, uma demarcação territorial, que “é a ordem metropolitana e, em certo sentido, é a vida, o pulsar da sociedade através destes espaços. Ordem que reproduz uma movimentação disciplinada, limitada” (Haesbaert, 2002, p.95). Outros fatores preponderantes são: a condição das rodovias do Estado de Goiás e os vários perímetros urbanos que estão presentes nessas rodovias.²⁷

Sugerimos que a posição geográfica da cidade e o número de veículos e de motociclistas habilitados são indutores da presença e do aumento da quantidade de moto clubes. No Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN - obtivemos dados quantitativos acerca das motocicletas (Figura 33), triciclos (veículo também encontrado nos moto clubes) e motociclistas com Carteira Nacional de Habilitação – CNH - de Categoria “A”, que é exclusiva para condução de motos. Faz-se necessária, entretanto, a seguinte ressalva: os

²⁷As regiões norte e nordeste do Brasil são menos utilizadas para viagens de moto clubes por possuírem longos percursos sem a presença de perímetro urbano e as rodovias geralmente não possuem bom estado de conservação.

condutores (Figura 34) com CNH – Categoria “A”, nem sempre são residentes em Goiânia, sendo assim esse número é menor para condutores goianienses.

Frota de Motocicletas e Triciclos de Goiânia	
Motocicletas Nacionais	171.621
Motocicletas Importadas	1.618
Triciclos	129
Total	173.368

Figura 33: Quadro – Frota de Motocicletas e Triciclos de Goiânia
Fonte: DETRAN, 2008.

Condutores com Carteira Nacional de Habilitação – Categoria “A” Goiânia - GO	
Homens	595.685
Mulheres	103.487
Total de condutores	699.172

Figura 34: Quadro – Condutores com Carteira Nacional de Habilitação – Categoria A
Fonte: DETRAN, 2008.

Com o primeiro quadro pode-se observar que ocorre em Goiânia, assim como no restante do país, uma predominância de motocicletas nacionais, fato este que foi impulsionado por uma fase de industrialização sofrida pelo país nas décadas de 80 e 90 e também um período de incentivo a posse de bens de consumo duráveis como os veículos. Momento esse em que as indústrias automobilísticas deixavam de ser montadoras e passavam a ser fabricantes, com a diminuição da importação de peças e a fabricação dessas em solo nacional diminui-se conseqüentemente o valor final do produto – valor de compra e venda. Contudo, ressaltamos que as marcas *Honda* e *Yamaha*, as nacionais mais vendidas, são de origem japonesa. Com relação às importadas vimos que o custo se torna maior pelo fato da importação e também da dificuldade de encontrar peças e serviços para a manutenção das mesmas.

Isso também revela incentivo comercial e facilidade na compra desses veículos, que possui o custo médio de R\$ 5.000 (cinco mil), podendo ser financiado em até 72 (setenta e dois) prestações. Percebe-se, cotidianamente, a grande quantidade de pessoas que se deslocam com motos e que a utilizam como instrumento de trabalho (particularmente os motoboys e entregadores de mercadorias).

Sobre os triciclos informamos que esse número é de fato alto, em se tratando de um

veículo artesanal. O triciclo (Figura 35) consiste na utilização da parte dianteira de uma motocicleta e da parte traseira de um automóvel, não é apenas um veículo com três rodas para pessoas com necessidades especiais.

O triciclo é fabricado artesanalmente em oficinas especializadas, em Goiânia existem 05 (cinco) fabricantes de triciclo. Geralmente utilizam automóveis que sofreram colisão por terem menor valor e vão comprando as outras peças e acessórios, como pedir a criatividade do proprietário. O valor total de um triciclo incluindo peças, acessórios e mão-de-obra fica em torno de R\$ 10 000 (dez mil) a R\$ 20 000 (vinte mil). Lembrando também dos custos com o órgão responsável – DETRAN – para a liberação de seu uso, juntamente com o INMETRO.



Figura 35: Foto – Triciclo (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.

Com o olhar agora no segundo quadro sobre o gênero dos motociclistas habilitados, atribuímos esse número menor de mulheres como reflexo da história para com esse gênero. Se retomarmos o passado da invenção do automóvel e da motocicleta na Alemanha a partir de 1880, observa-se que esses veículos eram utilizados somente por homens. Até mesmo a bicicleta era veículo de posse exclusivo desse gênero, o masculino. Literalmente somos advindos de uma sociedade “dirigida” pelo gênero masculino.

Para Nader (2006) o gênero feminino parece não ter história e não ter participado da

história da humanidade, tendo sua vida sempre atrelada à História Familiar. A autora considera que a década de 90 nas sociedades ocidentais foi o momento crucial da inserção maciça da mulher no mercado de trabalho, de mudanças na relação feminina com as atividades domésticas e com a maternidade. Fazendo com que ela precisasse de um veículo para locomoção mais rápida, que a auxiliasse no trabalho e na família.

Contudo não se pode negar que a imagem do homem, gênero masculino, ainda está atrelada a adjetivos como coragem, vigor, força e resistência. E a ação de comprar, dirigir e manter um veículo sendo ele automóvel ou motocicleta ainda está também carregada dessa imagem, da mulher frágil que não sabe dirigir, não possui força para trocar um pneu ou resistência para viajar quilômetros sob uma motocicleta. Esses fatos então explicam o menor número ainda de mulheres motociclistas em Goiânia.

Ter uma motocicleta, obviamente, é condição *sine qua non* para pertencer a um moto clube. Porém, a diferenciação, a customização, a tentativa de ter uma motocicleta distinta em meio a tantas “iguais” são ações bem vistas pelos moto clubes e podem ocasionar convites para adentrar ao grupo. Destarte, se há na cidade aqueles que usufruem as motos como um instrumento utilitário, e a maioria dos condutores a adquirem com esse objetivo; o fato de existirem 37 (trinta e sete) moto clubes guiados por diferentes lemas e princípios é um fator que pode propiciar a sua aquisição para este fim.

3.2 . Moto Clubes formadores de territórios fixos, territórios eventuais e micro-territórios

Antes de espacializarmos os territórios dos moto clubes, convém ainda definirmos este conceito a fim de explicitarmos a orientação teórico-metodológica que seguiremos. Em efeito, inicialmente, cabe esclarecer que território é um termo de raiz indo-européia, da qual deriva também a palavra "terra", em oposição ao rio, ao mar, ao lago. Machado (1997) observa que na composição de território houve adição de “terra” do sufixo *torium*, que designa o lugar de um substantivo qualquer: dormitório, lugar de dormir; território, lugar da terra, âmbito terrestre localizado. Inicialmente, o conceito sofreu forte orientação ecológica, advinda das ciências naturais e sendo a área de disseminação de espécies vegetais e animais.

Ratzel, na sua Antropogeografia de 1882, procurou transferir a noção de domínio natural para as ciências sociais remetendo à idéia de propriedade. Machado (1997) afirma que

foi após Ratzel que o território começou a representar uma parcela do espaço terrestre identificada pela posse, uma área de domínio de uma comunidade ou Estado.

É fato que a conceitualização do território ficou remetida ao físico, ao material e ao Estado-Nação durante a institucionalização da ciência geográfica, até que, no final da década de 60, Sheibling (1994) propôs a definição de território como resultado de um processo de apropriação de um grupo social, tendo ao mesmo tempo uma dimensão material e cultural dadas historicamente. Com isto, houve uma ampliação do limite estreito imposto pela tríade poder-estado-nação.

Raffestin (1993), Soja (1993), Guattari (1985), Roncayolo (1986) e Sack (1986) muito contribuíram para a ampliação do debate em relação ao território e à sua possibilidade de uso em diversas escalas, não desconsiderando o poder estatal, as bases econômicas e políticas para a sua delimitação, mas sobretudo voltando o olhar para um espaço social carregado de relações humanas intrínsecas num espaço simbólico e cultural, que não deixam de ser relações de poder e ter denotação de apropriação.

Raffestin (1993) define o território como um recorte espacial onde se sucedem relações de poder e dominação de área, sendo ainda denominado de “a cena do poder”. Soja (1993) define o espaço como produto social, organizado politicamente e ideologicamente, nessa organização esse espaço pode se compor em território para alguns e para outros não. Guattari (1985) observa e delimita o território por meio dos objetos nele inseridos e suas subjetividades, não vendo apenas as bases sólidas e físicas, mas as outras forças entrelaçadas nesse espaço. Roncayolo (1986) tem sua concepção de território relacionada ao espaço, ao poder e a fronteira. Finalizando com Sack (1986), que em sua obra *Human Territoriality*, aprofunda este novo paradigma conceitual sobre o território, o que nos permite, através de suas considerações, uma possível interpretação dos territórios formados no urbano a partir de ações grupais e estabelecidos com bases simbólicas, como os moto clubes.

Paralelamente, o autor compreende a territorialidade humana como uma forma espacial de comportamento social que possibilita a formação de um território.

É uma estratégia de um indivíduo ou um grupo de afetar ou influenciar pessoas, fenômenos e relações através da delimitação e do controle sobre uma determinada área geográfica, área essa entendida como território (...) Circunscrever coisas num espaço ou num mapa permite identificar lugares, áreas ou regiões no sentido comum, mas não cria em si mesmo um território. Esta definição se torna um território somente quando suas fronteiras são utilizadas para afetar o comportamento através do acesso (Sack, 1986, p.19).

Como é proposto pelo autor, a exemplo dos moto clubes, os grupos sociais compõem, a partir de estratégias espaciais, um rico campo simbólico em seus territórios, estabelecendo relações de domínio ou controle de determinadas áreas públicas ou privadas. Complementando a idéia de Sack, esses territórios afetam, geram imaginários, influenciam e principalmente criam fronteiras físicas ou não em que se controlam os acessos a certos lugares.

O território é afirmado mediante símbolos o qual, no caso dos Moto Clubes, o define e o expressa mais que os elementos físicos fronteiros; tornando-se fração do urbano como nos sugere Haesbaert (2000) ao alegar que não há território sem algum tipo de identificação e valoração simbólica.

Grupos se definem essencialmente pelas ligações que estabelecem no tempo, tecendo seus laços de identidade na história e no espaço, apropriando-se de um território concreto ou simbólico. Nossos roteiros e deslocamentos se inscrevem em um intrincado jogo de disputas, proibições e limites espaciais. Há os lugares de passagem, há os de permanência, há também os horários convenientes e os espaços completamente proibidos ou vedado” [...] Muitos preferem priorizar o território como fruto de uma apropriação simbólica, especialmente através das identidades territoriais, ou seja, da identificação que determinados grupos sociais desenvolvem com seus espaços vividos (Haesbaert, 2002, p.93-120).

Objetivando analisar os territórios dos moto clubes segundo tal pressuposto teórico, ou seja, de pensar o território como sendo delimitado por relações de poder e simbólicas, implicando em identificação, tomamos como princípio a localização. Mas a localização aqui não é vista apenas em seu aspecto topológico, mais que isto, busca-se entender por que determinados locais foram controlados ou afetados pelos motociclistas na cidade em diferentes épocas.

Primeiro foram localizados os territórios usados para encontros de motociclistas pertencentes à moto clubes da cidade de Goiânia, dividindo-os por décadas, sendo assim levantados os territórios dos anos 80 (Figura 36), anos 90 (Figura 37) e dos anos 2000 (Figura 38).

Década de 80	Espaço Territorializado
Residência e Oficina Antônio Aguiar	Residência e Oficina – Espaço Privado
Residência e Oficina do Alcides	Residência e Oficina - Espaço Privado
Residência e Oficina do Zardini	Residência e Oficina - Espaço Privado
Residência do Derosi	Residência - Espaço Privado
Residência do Guerino	Residência - Espaço Privado
Oficina do Adir	Oficina - Espaço Comercial
Oficina Jabur	Oficina - Espaço Comercial
Pizzaria Quadra 100	Espaço Comercial
Automóvel Clube	Associação
Bar Circus	Espaço Comercial
Loja 1000 <i>Yamaha</i>	Espaço Comercial
Sede do <i>Vikings</i>	Associação
Estacionamento do <i>Mc. Donald's</i>	Espaço Comercial
Avenida Ricardo Paranhos	Espaço Público
Praça Tamandaré	Espaço Público

Figura 36: Quadro – Territórios dos moto clubes década de 80
Fonte: Mesquita, 2007.

Analisando o quadro, temos o seguinte perfil nos anos 80:

5 (cinco) residências e oficinas – As cinco residências tinham como proprietários, colecionadores de motocicletas. As três primeiras além de colecionadores os proprietários também eram mecânicos de motocicletas. Utilizavam assim esses espaços para trocar, negociar e fabricar peças para esse veículo. Esses proprietários formaram posteriormente o Vikings e o Papaléguas Moto Clube. Como nesse período a fiscalização para com os estabelecimentos comerciais não eram rígidas como agora, era possível ter uma oficina no “quintal” ou na “área” de uma residência.

2 (duas) oficinas – Essas oficinas eram apenas de motocicletas e tinham como clientes específicos os proprietários de motocicletas antigas e de modelos *custom*, seus proprietários também já estavam inseridos no processo de formação dos primeiros moto clubes, ainda sem nome mas já viajavam em grupos e promoviam eventos. Se tornando também espaços para discutirem sobre os veículos, as viagens e os futuros moto clubes que estavam formando.

4 (quatro) espaços comerciais – Cada espaço possui uma característica própria para ter sido eleito para os motociclistas como seus territórios. A Pizzaria Quadra 100 era do mesmo proprietário da Oficina do Adir, a Loja 1000 Yamaha promovia em seu interior churrascos para colecionadores de motocicletas e também foi Auto Peças especializada em motocicletas *custom*, o estacionamento do Mc. Donald's sediou um encontro de motos antigas e o Bar Circus era o espaço mais “badalado” da Avenida Ricardo Paranhos e que tocava *rock and roll*.

2 (duas) associações – O Automóvel Clube sediou os primeiros eventos relacionados à moto

clubes na cidade, pois esses eventos eram para veículos antigos, sendo assim bem vindos automóveis e motocicletas, mas quem trazia as motocicletas de outros estados geralmente eram integrantes de moto clubes. E a sede do Vikings foi o primeiro espaço específico para um moto clube em Goiânia.

2 (dois) espaços públicos – Ambos espaços eram os principais, se não únicos, lugares de lazer e de encontros dos goianienses, estando presentes nesses espaços um aglomerado de bares e boates. Onde os motociclistas se encontravam formavam a sua “roda” de conversa e ali estava o território delimitado, por seus assuntos, linguagens, vestimentas e veículos diferenciados dos outros.

Década de 90	Espaço Territorializado
Residência e Oficina Antônio Águia	Residência e Oficina – Espaço Privado
I e II Enc. Nac. de Antigomobilismo	Associação
1º a 4º Zardini Super MotoShow	Espaço Público
Bar <i>Honk Tonk</i>	Espaço Comercial
Praça Universitária	Espaço Público
Avalon Boate	Espaço de Lazer
Terceira Onda Boate	Espaço de Lazer
Gyn Moto Rock	Associação
Oficina Geraldo e Luizim	Oficina - Espaço Comercial
Oficina Jabur	Oficina - Espaço Comercial
Aerografia e Pintura Bráulio e Marcelo	Espaço Comercial
Sede do Vikings	Associação
<i>Pit Dog</i> – Dog Din	Espaço Comercial
<i>Pit Dog</i> – Afonsos Burguer	Espaço Comercial
<i>Pit Dog</i> – Jocasto	Espaço Comercial
Feira da Marreta	Espaço Comercial
Alveria Bar	Espaço Comercial
Shopping Bouganville	Espaço Comercial
Goiânia Shopping	Espaço Comercial
Centro Cultural Martim Cererê	Espaço Público

Figura 37: Quadro – Territórios dos moto clubes década de 90
Fonte: Mesquita, 2007.

Nos anos 90 percebe-se um aumento do uso de espaços comerciais que somam 11 (onze), fato relacionado ao aumento de motociclistas e surgimento dos primeiros moto clubes, e eles necessitavam de novos territórios. Até Shoppings promoveram eventos ligados ao automobilismo. Vimos também uma diminuição das residências como oficinas, unido a isso vem a maior política de fiscalização comercial. E temos nessa década o uso de espaços como Boates – espaços de lazer – para realização de shows do estilo *rock and roll*, fato que favoreceu um aumento de bandas na cidade, o que proporcionou a consagração do Centro Cultural Martim Cererê como território *rock and roll* de Goiânia até o presente momento.

Anos 2000 até 2008	Espaço Territorializado
5º e 6º Zardini Super MotoShow	Espaço Público
Aerografia Bráulio	Espaço Comercial
Bar e Torneadora Kaverna	Espaço Comercial
Bar <i>Woodstock</i>	Espaço Comercial
Centro Comercial Av. Paranaíba	Espaço Público
Centro Cultural Martim Cererê	Espaço Público
Centro Cultural Oscar Niemeyer	Espaço Público
Festival Bananada	Espaço Público
Festival Goiânia <i>Noise</i>	Espaço Público
Goiânia Moto Show 2002 até 2005	Espaço Público
Goiânia Shopping	Espaço Comercial
Lavajato Duas Rodas	Espaço Comercial
Lote do Chopper	Associação
Moto Bar Aro 16	Moto Bar
Moto Bar Dom Guina	Moto Bar
Moto Bar dos Profetas	Moto Bar
Moto Bar Muthantes	Moto Bar
Moto Bar Taba de Chiqueiro	Moto Bar
Moto Bar Taverna Vikings	Moto Bar
Moto Bar Vai Tomá no Kuka	Moto Bar
Moto Pintura Marcelo	Espaço Comercial
Nana Moto Elétrica	Espaço Comercial
Oficina do Geraldo	Oficina - Espaço Comercial
Oficina do Luizim	Oficina - Espaço Comercial
Parque de Exposição Agropecuária	Espaço Público
Posto Bruno Peixoto	Espaço Comercial
Remanescentes	Espaço Privado
Sede do Alcatéia	Sede de Moto Clube
Sede do <i>Chopper</i>	Sede de Moto Clube
Sede do Hurricane	Sede de Moto Clube
Sede do QBU	Sede de Moto Clube
Sede do RPM	Sede de Moto Clube
Sede do Abutre's	Sede de Moto Clube
Sede do Forasteiros	Sede de Moto Clube
Sede do Muthantes	Sede de Moto Clube
Sede do Profetas	Sede de Moto Clube
Sede do <i>Vikings</i>	Sede de Moto Clube
Sede Prospect 81	Sede de Moto Clube
Shopping Bouganville	Espaço Comercial
Shopping Flamboyat	Espaço Comercial

Figura 38: Quadro – Territórios dos moto clubes de 2000 a 2008
Fonte: Mesquita, 2007.

A partir de 2000 percebe-se a existência de outra variável distinta das décadas anteriores: 2 (dois) festivais, esses festivais são de bandas de estilo musical *rock and roll* e de suas derivações como o *punk rock*, *metal*, *black metal* e *hardcore*. Então tornam-se públicos os espaços utilizados para o lazer dos motociclistas de moto clubes, que os frequentam durante todos os dias e são comercializados nesses espaços acessórios para complementarem os seus visuais, assim como exposições de tatuadores. Nesse quadro dos anos 2000 ressaltamos o aumento de sedes, de oficinas especializadas, de eventos e o surgimento dos moto bares. O espaço Remanescentes também merece atenção por ser um ponto de encontro

de jovens evangélicos, onde possuem apresentações de bandas de *rock* evangélico, *punk rock* evangélico e *white metal*, se tornou um território por ser local frequentado por moto clubes evangélicos.

Com esses territórios identificados foi possível uma melhor compreensão dos seus processos de constituição, manutenção e reprodução. Inicialmente nota-se que a maior parte dos territórios dos anos 80 e 90 não eram específicos aos moto clubes, já que eles dividiam espaço com outros grupos urbanos e também com estabelecimentos comerciais como bares, boates, oficinas, shoppings e lanchonetes. Ressalte-se que o único **território fixo**, específico a moto clubes, foi a Sede do *Vikings* Moto Clube, o primeiro moto clube de Goiânia.

Na explanação acerca do histórico dos moto clubes de Goiânia, notou-se que tinham mais características de colecionadores e customizadores do que propriamente um grupo cheio de ideários. Isto explica a presença de oficinas, residências de colecionados e encontros de automóveis e motocicletas antigas, assim como também a Feira da Marreta (local de troca, compra e venda de peças, tanto para automóveis e motocicletas quanto para eletrodomésticos e outros.), nessas duas décadas. As oficinas e residências formaram **territórios fixos** em seus respectivos períodos de existência. Contudo eventos como o Encontro de Antigomobilismo, Zardini Super Motor Show, Exposições de Veículos Antigos e o Gyn Moto Rock não podem ser considerados **territórios fixos**, ousamos então denominá-los de **territórios eventuais**.

Compreendendo o período de 2000 a 2008 – “apenas” 8 (oito) anos – constatamos o crescimento elevado dos **territórios fixos**, assim como dos **territórios eventuais**, comparando-se com as duas décadas anteriores. Houve um aumento significativo de Sedes de Moto Clubes, além do surgimento dos Moto Bares e a utilização de novos espaços nesta territorialização, tais como: postos de combustível, espaços públicos e autorizados para encontros (Avenida Paranaíba, Parque de Exposição Agropecuária e Centro Cultural Oscar Niemeyer), lavajatos específicos para motocicletas. Um número considerável de oficinas deixou de fazer toda a manutenção das motocicletas, surgindo serviços especializados em moto elétricas, estúdios de aerografia, moto pintura, lanternagem, oficinas de customização e fábricas de triciclos.

E espaços tidos como sagrados também aos moto clubes, como **a igreja**, onde passou-se a promover bênçãos aos motociclistas que irão “pegar a estrada” e realizar Moto Cultos (cultos somente para motociclistas).

Dentre os **territórios eventuais**, em união com o crescimento do cenário independente e *underground* da cidade, eclodiram os festivais de músicas dos estilos *rock and roll*, *metal*, *punk rock* e *hardcore*, convenções de tatuagens, shows e festas. E ainda existem as festas organizadas especialmente por moto clubes.

Tratar esses espaços territorializados pelos moto clubes de **territórios fixos e eventuais** é uma tentativa conceitual e metodológica de melhor caracterizá-los. Portanto dentro dos territórios **fixos e eventuais**, **micro-territórios** são formados, de uma forma “quase” que invisível, onde delimitações são criadas com forças de seus símbolos identitários. Nos territórios fixos, como as Sedes e os Moto Bares, as delimitações são mais restritas ao caráter físico e melhor compreendidas por transeuntes e membros de moto clubes (não desconsiderando o caráter simbólico). A caracterização desses **territórios fixos, eventuais e dos micro-territórios** dos moto clubes será feita a seguir, assim como sua espacialização através de mapas temáticos.

3.2.1. Aqui é nosso território!

Como propõe Souza (1995) existem territórios construídos e desconstruídos e isso em diversas escalas espaciais e temporalidades, indo de uma rua até a OTAN- Organização do Tratado do Atlântico Norte, podendo englobar séculos, décadas, anos, meses, dias e até mesmo horas; tanto como serem relativamente permanentes ou apresentarem um caráter periódico e cíclico. Essas observações se tornam pertinentes quando identificamos os territórios fixos dos moto clubes.

Esses territórios no urbano, sobretudo aqueles encontrados em espaços públicos, podem variar ao longo do dia ou, ainda, alternar-se com outros tipos de territórios, sendo, portanto, dinâmicos e mutáveis através do tempo, idéia também defendida por Campos (2002) em seus estudos sobre territorialidades urbanas e representações. Tomou-se então a estratégia de citá-los, inserir a sua localização e seu período de existência como território, posterior a isso se demonstra a sua espacialização (Figuras 39, 40 e 41).

DÉCADA DE 80		
TERRITÓRIO FIXO	LOCALIZAÇÃO	PERIODICIDADE
Oficina e Residência Antônio Águia	St. Sudoeste	Semanal – horário comercial
Oficina e Residência do Alcides	St. Fama	Semanal – Horário comercial
Oficina do Adir	VI. Mauá	Semanal – Horário comercial
Oficina e Residência do Zardini	*	Finais de Semana
Oficina Jabur	St. Universitário	Semanal – Horário comercial
Residência do Guerino	*	Sem limitações quanto a dia e horário
Loja 1000 <i>Yamaha</i>	St. Oeste	Semanal – Horário comercial
Pizzaria Quadra 100	St. Novo Horizonte	Quinta, Sexta, Sábado e Domingo – Período Noturno
Automóvel Clube	Jd. Goiás	Quando havia reunião
Bar Circus	St. Marista	Quinta, Sexta, Sábado e Domingo - Período Noturno
Estacionamento do <i>M.C. Donalds</i>	St. Marista	Quinta, Sexta, Sábado e Domingo - Período Noturno
Avenida Ricardo Paranhos	St. Marista	Quinta, Sexta, Sábado e Domingo - Período Noturno
Praça Tamandaré	St. Oeste	Quinta, Sexta, Sábado e Domingo - Período Noturno
Sede do <i>Vikings</i>	St. Oeste	Funcionamento restrito as regras do moto clube

Figura 39: Quadro – Territórios Fixos dos moto clubes década de 80

*Informação não obtida

Fonte: Mesquita, 2007.

DÉCADA DE 90		
TERRITÓRIO FIXO	LOCALIZAÇÃO	PERIODICIDADE
Bar Alveria	St. Central	Quinta, Sexta, Sábado e Domingo - Período Noturno
Bar <i>Honk Tonk</i>	St. Oeste	Terça a Domingo - Período Noturno
Boate Avalon	St. Oeste	Quinta, Sexta, Sábado e Domingo - Período Noturno
Boate Terceira Onda	St. Oeste	Quinta, Sexta, Sábado e Domingo - Período Noturno
Oficina e Residência Antônio Águia	Setor Sudoeste	Semanal – horário comercial
Oficina Geraldo e Luizim	St. Bueno	Semanal – horário comercial
Oficina Jabur	St. Universitário	Semanal – horário comercial
Aerografia e Pintura Bráulio e Marcelo	St. Coimbra	Semanal – horário comercial
<i>Pit Dog</i> – Dog Din	St. Coimbra	Quinta, Sexta, Sábado e Domingo - Período Noturno
<i>Pit Dog</i> – Afonsos Burguer	St. Coimbra	Quinta, Sexta, Sábado e Domingo - Período Noturno
<i>Pit Dog</i> – Jocasto	St. Bueno	Quinta, Sexta, Sábado e Domingo - Período Noturno
Sede do <i>Vikings</i>	*	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Feira da Marreta	VI. Nova	Domingo- Período Matutino
Praça Universitária	St. Univesitário	Quarta e Sexta – Período Noturno

Figura 40: Quadro – Territórios Fixos dos moto clubes década de 90

* Informação não obtida

Fonte: Mesquita, 2007.

DE 2000 A 2008		
TERRITÓRIO FIXO	LOCALIZAÇÃO	PERIODICIDADE
Sede do Chopper	Jd. América	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Sede do Vikings	Cj. Aruanã	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Sede do Alcatéia	St. Coimbra	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Sede do Muthantes	St. Nova Vila	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Sede do QBU	St. Coimbra	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Sede do Hurricane	St. Oeste	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Sede do Prospect 81	Jd. América	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Sede do Forasteiros	Jd. América	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Sede do Tribo do Cerrado	Vl. Redenção	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Sede do Gyn Moto Clube	St. Oeste	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Sede do Abutre's	St. Central	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Moto Bar Aro 16	Jd. América	Segunda – Período Noturno
Moto Bar Taverna Vikings	Cj. Aruanã	Terça a Domingo - Período Noturno
Moto Bar Taba de Chiqueiro	Jardim América	Final de semana – Período Vespertino e Noturno
Moto Bar Vai Tomá no Kuka	Jardim América	Terça a Domingo - Período Noturno
Moto Bar do Profetas	Vl. Boa	Terça a Domingo – Período Noturno
Bar Woodstock	Setor Coimbra	Quarta a Domingo - Período Noturno
Bar Torneadora Kaverna	St. Novo Mundo	Semanal – horário comercial e noturno
Oficina do Luizim	Vl. Brasília	Semanal – horário comercial
Oficina do Geraldo	St. Faiçalvile	Semanal – horário comercial
Nana Moto Elétrica	Jd. América	Semanal – horário comercial
Bráulio – Aerografia	Jd. América	Semanal – horário comercial
Moto Pintura Marcelo	Jd. América	Semanal – horário comercial
Lavajato Duas Rodas	Jd. América	Todos os dias – Período Diurno e Noturno
Lote do Chopper	Jd. América	Funcionamento restrito as regras do moto clube
Posto Bruno Peixoto	St. Central	Quinta – Período Noturno
Centro Comercial Paranaíba	St. Central	Quinta – Período Noturno

Figura 41: Quadro – Territórios Fixos dos moto clubes de 2000 a 2008

* Informação não obtida

Fonte: Mesquita, 2007.

A ação a partir daqui é caracterizar os territórios fixos expostos nestes quadros, iniciando pelas oficinas em residências e casas de colecionadores de motocicletas que foram durante todo o período pesquisado utilizadas como locais de encontro para discussão sobre suas motocicletas e suas viagens, além de servirem de espaços de negociação/produção de peças e veículos. Ocorriam também nesses espaços os “churrascos”, verdadeiras festas nos finais de semana.

Cabe ressaltar que a permanência na oficina é somente consentida aos convidados do proprietário. Assim, quando o proprietário pertence a um moto clube que possui rivalidades com seu clube não são bem vindos - não são atendidos - por isso chamamos esses espaços de territórios. Contudo nas oficinas que não estão em residências atendem qualquer pessoa que solicite o serviço.

O que se percebe nessas periodicidades dos territórios aqui denominados como fixos tem a ver com as especulações de Souza sobre os limites do território, em especial no urbano:

Os limites do territórios não seriam, é bem verdade, imutáveis – pois as fronteiras podem ser alteradas, comumente pela força bruta – mas cada espaço seria, enquanto território durante o tempo, pois apenas a durabilidade poderia, é claro, ser geradora de identidade sócio-espacial, identidade na verdade não apenas com o espaço físico, concreto, mas com o território e, por tabela, com o poder controlador desse território... (1995, p.84).

Comentou-se que, em seguida, as oficinas sofreram o processo de especialização - todavia não deixando de compor territórios - se transformando em Moto Peças, Moto Elétrica, Moto Pintura, Lanternagem²⁸ e Aerografia (arte de pintar figuras/imagens em automóveis e motocicletas), que já foram citados anteriormente. (Figuras 42 e 43). Os proprietários dessas oficinas especializadas pertencem à moto clubes ou são amigos de determinados moto clubes, sendo assim só faziam serviços para quem tivessem alguma consideração. Sendo bem vindo os neutros (pessoas sem clube e sem amizades com moto clubes) do que membros de clubes rivais.

Os bares das décadas de 80 e 90 eram espaços voltados para o estilo musical *rock and roll*, não sendo ainda denominados de Moto Bares. Foram identificados os seguintes bares: Bares do entorno da Praça Tamandaré e no decorrer da Avenida Ricardo Paranhos, Bar Circus, Bar Alveria e Bar *Honk Tonk*, sendo este último o mais identificado como território dos moto clubes e motociclistas, se tornando o principal ponto de encontro.



Figura 42: Foto – Tanque de motocicleta aerografado
Fonte: Noêmia Elisa, 2008.



Figura 43: Foto – Tanque de motocicleta aerografado
Fonte: Arquivo Chopper Moto Clube, 2007.

Nos demais citados ocorria ao mesmo tempo a presença de diferentes grupos como os metaleiros, *punks*, *hippies* e indivíduos sem “tribo” específica; essas presenças favoreceram a

²⁸ A ação de pintar e reformar a parte de lataria das motocicletas, como: tanque, paralamas e carenagens.

manutenção do território dos moto clubes que não se “misturam” com os “outros”, e esses “outros” não se aproximavam deles, nos remetendo a pensar na questão do acesso proposto por Sack (1986). Não vendo como uma ironia, mas as mesas dos bares se tornavam territórios, esses que aventuramos a chamar de **micro-territórios**.

Nos espaços públicos e privados apropriados pelos moto clubes (como os estacionamento de lanchonetes, lanchonetes do tipo *Pit Dogs*, pátio de posto de combustível, Feira da Marreta, Avenida Ricardo Paranhos, Praça Tamandaré e Praça Universitária) a formação de territórios é nítida, porém não são espaços específicos a eles, como os bares citados anteriormente, pois contam também com a presença de outros grupos e os pontos comerciais continuam funcionando normalmente.

Os motociclistas também são consumidores e, mesmo afastando alguns clientes no momento de permanência nesses espaços, os proprietários incentivam essa presença em função do padrão de consumo e do desejo de associar ao bar uma imagem “alternativa e descolada”. O que ocorreu da mesma forma com as Boates Avalon e Terceira Onda. As edumentárias motociclísticas não são bem vistas aos olhos do “outro” e isso causa afastamentos de clientes, contudo eles não exigem esse afastamento e tão pouco o provocam.

Durante as duas primeiras décadas investigadas, somente a Sede do Vikings Moto Clube era um espaço específico para moto clubes, um território fixo que não dividia espaço com outros grupos, isto apesar de, na década de 90, já existirem outros clubes como o Chopper, Abutres, Papaléguas e Alcatéia. Mas o que é uma sede de moto clube?

Moto Clube sem sede é um moto clube na rua. Eu quero dizer que ele não tem lugar próprio para se reunir ou para receber seus convidados. Você não pode depender da bondade dum dono de bar para organizar as funções de seu clube. A sede é o coração do moto clube é onde você faz as reuniões para decidir praticamente tudo a respeito do clube. É aonde você pode receber e dar apoio a um amigo motociclista de passagem na sua área. É onde você guarda as lembranças de seu clube que com os anos vão se acumulando. É onde encontra seus irmãos para pegar a estrada ou dar um rolê. [...] Não é só para os membros do seu moto clube que a sede é importante, para nós, o resto dos motociclistas também, dessa maneira vocês serão mais fácil de serem visitados ou encontrados em caso de necessidade e é um ponto de referência para seu clube. Mostra o nível de organização e seriedade que seu moto clube tem (Brian, *Hells Angels*, 2007).

Analisando a definição de Brian e unindo com os territórios analisados percebe-se que as décadas de 80 e 90 serviram para os primeiros encontros de motociclistas que, futuramente, seriam membros de moto clubes e também para a formação dos que existem atualmente.

Nota-se que eles estavam na “rua”, como diz Brian, e somente a partir do ano de 2000 surgem as sedes e os bares específicos para eles. Maffesoli, mesmo não especificando em si a sede de um moto clube, comenta sobre a existência de espaços mais privados onde os pertencentes aos grupos podem “beber junto, jogar conversa fora, falar dos assuntos banais que pontuam a vida de todo dia que provocam o sair de si e, através disso, criam a *aura* específica que serve de cimento para o tribalismo” (1998, p.38).

Para entender a real função da sede é necessário fazer uma melhor caracterização da organização de um moto clube. Após visitas em 9 (nove) sedes foi possível obter as seguintes informações e também as imagens expostas (Figuras 44, 45, 46 e 47): possuem líderes como presidente e vice-presidente, existe hierarquia geralmente referida ao tempo de clube, possuem registro do nome e do brasão do moto clube, possuem estatuto registrado em cartório, cobram mensalidades (com finalidades não especificadas), organizam-se eventos sem fins lucrativos (shows, aniversários e eventos solidários) e fazem-se reuniões semanais ou mensais (em alguns casos existem reuniões extras).



Figura 44: Foto – Sede do Abutre's (Goiânia – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.



Figura 45: Foto – Sede do Vikings (Goiânia – GO)
Fonte: Mesquita, 2007.



Figura 46: Foto – Sede do Alcatéia (Goiânia – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2008.



Figura 47: Foto – Sede e Moto Bar do Prospect 81 (Goiânia – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2008.

Como foi exposto, os territórios motociclísticos começaram a ser específicos aos moto clubes quando surgiram as sedes e os moto bares. Entretanto, não foram todos os 65 (sessenta e cinco) moto clubes goianienses que dispuseram desses territórios. Em relação à sede, muitos não a possuem e reúnem-se nas residências de seus presidentes, como o Guerrilheiros, Metralhas, Anjos da Liberdade e Guerreiras de Avalon. Estas residências, no momento de permanência dos integrantes, são territórios demarcados com temporalidade definida pelas motocicletas estacionadas dentro ou fora deste local.

Os Moto Bares surgiram com o mesmo intuito das sedes, tendo como diferencial a função específica de ser um lugar mais ligado ao lazer e às conversas informais. O primeiro Moto Bar foi o Vai Tomá no Kuka (Figura 48), inaugurado em 2000 por um membro do moto clube *Chopper* (atualmente este clube está extinto). Foi durante 8 (oito) anos o principal ponto de encontro de associados de moto clubes, motociclistas e simpatizantes do veículo. O ambiente é decorado com peças e imagens de motocicletas e toca-se apenas *rock and roll* e os estilos dele derivado. Contudo, atualmente, o bar recebe outros grupos juvenis e, com a existência de outros Moto Bares, essa presença exclusiva de membros de moto clubes está diminuindo.

São chamados de Moto Bares²⁹ devido os seus proprietários serem membros de moto clubes, por exemplo o Vai Tomá no Kuka Bar é de um ex-membro do *Chopper*, o Bar

²⁹ Esse termo é também utilizado em todo o Brasil e em Inglês é *ClubHouse*. Pois os bares vinculados aos moto clubes são dentro da sede. Prática também já existente em Goiânia com o Moto Clube Prospect 81 e seu Bar Aro 16 que funciona dentro da sede, funcionando apenas na segunda.

Taverna Vikings é do Vikings (Figura 49), o Bar Dom Guina era do Tribo do Cerrado, o Bar Muthantes G.A.M.³⁰ é do Muthantes (Figura 50); o Aro 16, do Prospect 81; o Bar Profetas, do Profetas, o Bar Taba de Chiqueiro era do *Chopper* quando o Vai Tomá no Kuka Bar fechou para reforma em 2002. Quanto ao Bar *Woodstock*, seu proprietário não é integrante de moto clube, contudo, é motociclista estradeiro e viaja geralmente com participantes dos moto clubes de Goiânia, sendo então um espaço freqüentado pelos moto clubes.



Figura 48: Foto – Moto Bar Vai Toma no Kuka (Goiânia – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2008.

³⁰ Grupo de Amigos Motociclistas



Figura 49: Foto – Moto Bar Taverna Vikings (Goiânia – GO)
Fonte: Mesquita, 2007.



Figura 50: Foto – Moto Bar Mutantes G.A.M. (Goiânia – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.

No caso desses Moto Bares, as fronteiras entre os territórios não significam ou derivam somente de uma divisão espacial, física e material. Há que se atentar, igualmente, a

dois tipos de territórios distintos: um é o território formado e usado por todos os moto clubes da cidade e o outro é o formado por cada moto clube em si. O Moto Bar é um território dos moto clubes de Goiânia, contudo é territorializado por cada moto clube individualmente, ou seja, dentro de cada bar como território existe a presença de diferentes moto clubes e geralmente distribuídos em mesas diferentes, gerando assim os micro-territórios nesse território maior. Pode haver também a presença de associados de moto clubes de fora, que estão de passagem por Goiânia e, no tempo de permanência na cidade e no Moto Bar, formam o seu território.

Assim explicitando melhor os territórios dentro desses bares temáticos, são defendidos pela ação de não permitir que membros de outros clubes ou pessoas desvinculadas dos motociclistas sentem nas mesmas mesas, ou toquem, ou fotografem tanto suas motocicletas quanto seus membros. Não existem mesas ou lugares reservados. Os conflitos atualmente são raros, mas já ocorreram no início de cada moto bar, conflitos como discussões verbais e corporais. O fato é que, mesmo não entendendo o que é um moto clube, o indivíduo desvinculado desse modo de vida dificilmente sentará em mesa de desconhecido ou irá fotografar motocicletas dessas pessoas.

Não é somente nas mesas e dentro do estabelecimento que se formam os micro-territórios, pois o estacionamento para as motocicletas também possui esta dinâmica. Se um moto clube vai visitar um Moto Bar, as suas motocicletas devem ser estacionadas próximas umas das outras e, geralmente, afastadas das motocicletas de um clube que possui rivalidades. Usando-se para essa delimitação a presença de um membro que ficará “vigiando” as motocicletas durante todo o tempo de estadia no local³¹, ou a ação de deixarem coletes e capacetes sobre os veículos que possuem os seus brasões. Essa estratégia também é utilizada dentro dos bares, como deixar jaquetas e capacetes sobre as mesas, mas nunca o colete; este é um tipo de identificação das fronteiras de um território de moto clube a partir dos símbolos é, como propõe Campos:

A identificação simbólica refere-se aos diferentes significados e valores que o espaço assume para os diversos grupos sociais na busca de identificação; essa relação simbólica está muito diretamente associada às representações sociais, formadoras de uma trama complexa de diferentes significações que vão influenciar, motivar e mesmo justificar atitudes de resistência, defesa, animosidade dos grupos sociais em relação ao meio onde se encontram; do mesmo modo, as representações construídas social e espacialmente podem promover condições de atratividade (2002, p.38).

³¹ Esse indivíduo vigilante de motocicletas geralmente não é ainda membro, está querendo entrar no clube ou é um membro de pouco tempo de clube. Ele proíbe a aproximação em relação aos veículos e não permite fotografar, devido a customização as motocicletas são exclusivas e não devem ser copiadas.

Não se pode negar que a presença das motocicletas customizadas expressa e auxilia a delimitação dos territórios, entretanto os corpos ornamentados³² são também elementos essenciais para a visualização desses territórios, visto que são eles os agentes sociais que formam o território e possibilitam a existência de uma territorialidade urbana em Goiânia.

3.2.2. Quinta é dia de Paranaíba!

A partir dos questionários aplicados pode-se perceber que, quando buscavam o lazer e as conversas informais com outros “irmãos de clube”, os locais mais citados foram os 6 (seis) moto bares existentes atualmente, a sede do Alcatéia e do Forasteiros, que abrem na quinta para outros moto clubes, e o Centro Comercial Paranaíba. Este Centro Comercial está localizado na Avenida Paranaíba, no Setor Central de Goiânia (Figura 51).

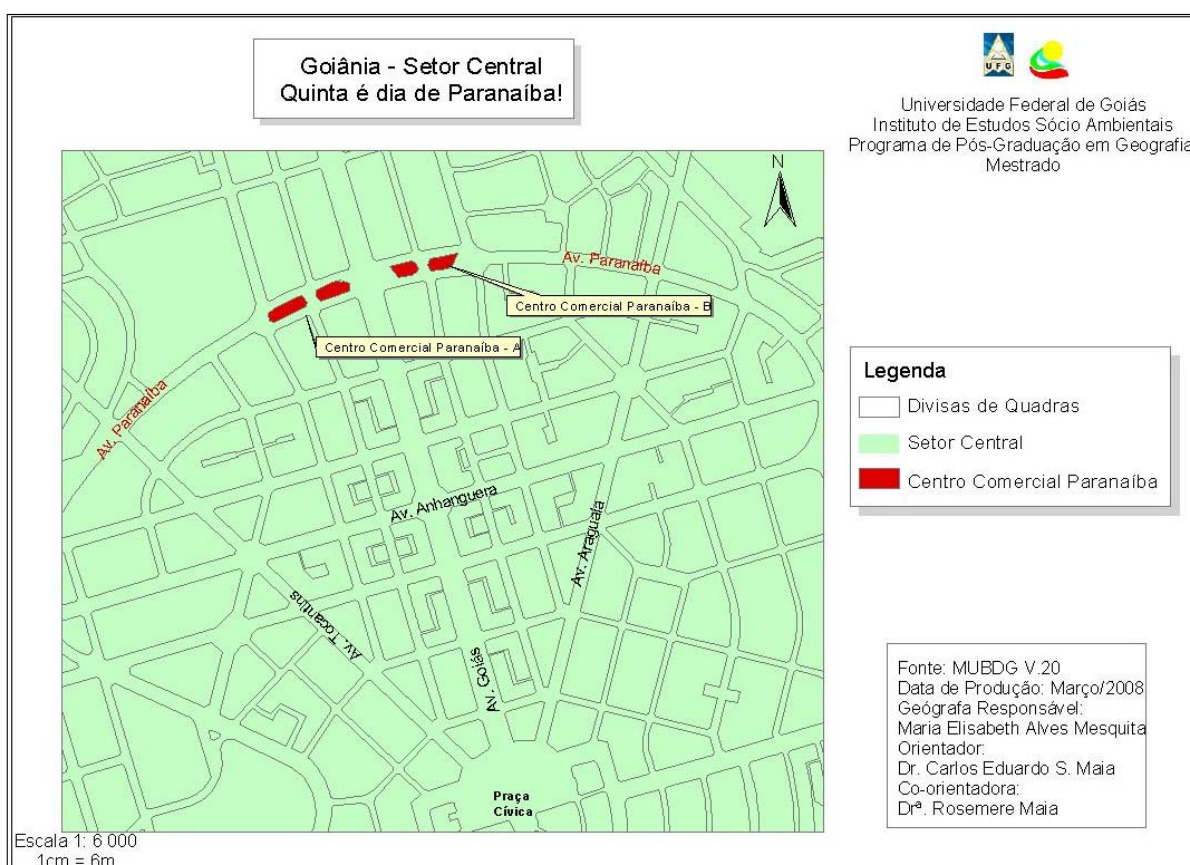


Figura 51: Mapa - Quinta é dia de Paranaíba!

³² Quando utilizamos o termo ornamentos estamos nos referindo aos coletes, anéis, bótons, calças, jaquetas, lenços, bandanas, colares, pulseiras, botas, coturnos, fivelas, piercings, tatuagens, alargadores de orelha, brincos, estilos de cabelos e estilos de barbas.

Foi construído em 2001 para alojar todas as bancas de comércio informal, “camelôs”, que se dispunha principalmente no canteiro central da Avenida Goiás. Porém, o seu funcionamento como área comercial, atualmente, é das 7 (sete) horas até 20 (vinte) horas, ficando este espaço “vazio” no período noturno. Os motociclistas então procuraram a Secretaria Municipal de Trânsito – SMT – no intuito de solicitar aquele espaço para o encontro de moto clubes da cidade e do estado, assim como a Secretaria de Segurança Pública para estarem presentes com policiais nos dias de encontro. Em 2002, o espaço foi cedido no período noturno às quintas-feiras para este fim.

Dentro desse espaço não é necessário o uso de capacete, mesmo se estiver circulando com a moto. Não existe lei que respalda essa ação, mas foi concedido a partir de acordos com os organizadores dos eventos, não são infrações. Ali, expõem-se motocicletas que estão à venda e veículos antigos de colecionadores que não possuem vínculos com moto clubes. Cada moto clube de Goiânia tem um micro-território naquele território, onde são estacionados seus veículos e expostas as bandeiras com seus brasões, não podendo ser invadido por nenhum outro moto clube quando o seu usuário não estiver presente. “O *Chopper* deixou de ir na Paranaíba tem dois anos e até hoje o nosso espaço está lá e vazio, ninguém ousa a invadi-lo, e precisamos desse espaço quando vamos divulgar algum evento” (Teixeira, 2006, p.02). E se alguém invadir esse espaço é expulso não somente pelo moto clube proprietário mas pelos outros que defendem esses espaços territorializados.

A Avenida Paranaíba possui outras peculiaridades em termos de territórios urbanos que se entrelaçam no mesmo espaço, entretanto com temporalidades diferenciadas, como demonstramos abaixo:

- Segunda a Sábado - das 7 horas às 20 horas - território do comércio informal, camelôs. Lado A e B (Figura 52).
- Terça a Sábado - a partir das 23 horas - território da prostituição (garotas de programa e travestis). No percurso leste da avenida.
- Quinta - das 20 horas às 23 horas – território dos moto clubes. Lado A (Figura 53).
- Sexta – das 20 horas às 23 horas – território do Omega Clube³³. Lado A.
- Sexta – das 20 horas às 23 horas – território dos Skatistas. Lado B.
- Domingo – das 18 horas às 23 horas – territórios dos *Hip Hop* e *Rappers*. Lado A.

³³ Proprietários do modelo Omega da marca Chevrolet se organizaram em dois clubes, reunindo no local todas as sextas contando com mais de 100 veículos. Também existem em Goiânia o Jeep Clube, o Opala Clube e o V8 Clube.

- Segunda a Domingo – a partir das 18 horas – funcionam lanchonetes do tipo *Pit Dogs*. Lado A e B.



Figura 52: Foto – Avenida Paranaíba e Centro Comercial Paranaíba, período diurno (Goiânia – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.



Figura 53: Foto – Centro Comercial Paranaíba, todas as quintas em período noturno (Goiânia – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.

Os moto clubes utilizam em seu dia específico, a quinta, somente o lado A do Centro Comercial Paranaíba. Porém, observando-se o mapa (Figura 51), nota-se que tanto o lado A como o lado B possuem repartições. Aqui está a delimitação física espacial entre os “estradeiros” e “jaspeiros”. Em termos de cartografia desses grupos, tem-se então, no Centro Comercial Paranaíba, o território dos moto clubes de motos esportivas, o territórios dos moto clubes de motos *custom* e também o territórios dos triciclos. Dentro de cada um desses 3 (três) territórios existem os micro-territórios formados por cada moto clube, sendo possibilitada a visita de motociclistas sem moto clubes e de pessoas sem qualquer tipo de relação com esse veículo. Propomos então o seguinte croqui explicativo (Figura 54).

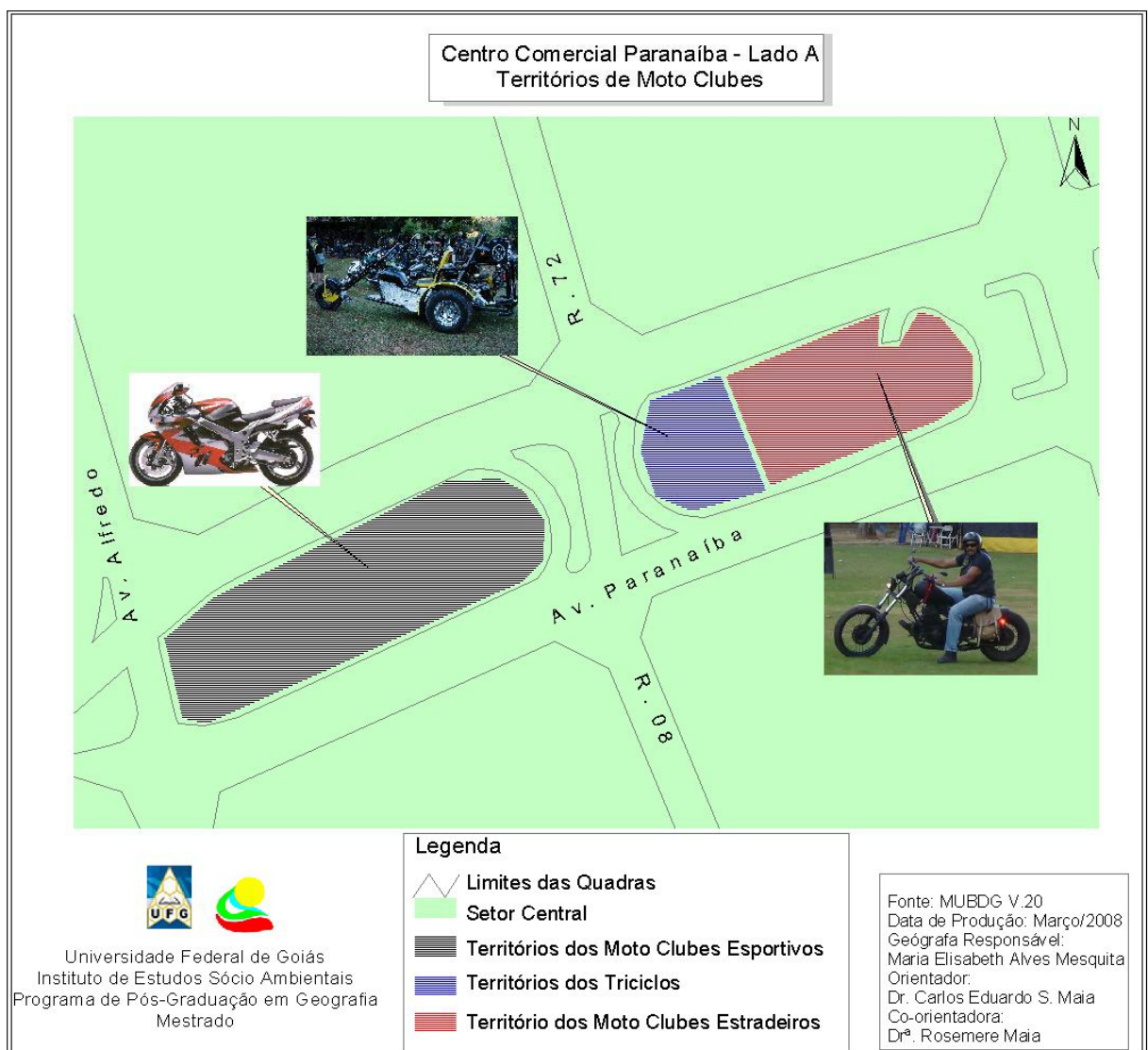


Figura 54: Centro Comercial Paranaíba: Territórios de Moto Clubes

Esses territórios, delimitados no decorrer destes 7 (sete) anos, tiveram modificações devido uma reforma no espaço para a colocação de tendas, isso durante 6 (seis) meses do ano

de 2006. Os moto clubes ficaram sem o seu território. Naquele momento, o Moto Bar do Muthantes, que só funcionava na terça, passou também a abrir suas portas nas quintas, já o Q.B.U utilizou o Bar de um dos membros para se reunir e receber outros motociclistas, enquanto o XT 600 utilizou o Lavajato Duas Rodas para os mesmos usos. Paralelamente, Forasteiros e o Alcatéia abriram as portas de suas sedes para outros moto clubes **convidados**³⁴. Os moto clubes esportivos, “jaspeiros”, foram para o pátio de um posto de combustível da Rua 74, no Setor Central.

Com o término da reforma, os moto clubes foram retornando aos poucos para os seus territórios na Paranaíba, permanecendo, simultaneamente, aqueles outros produzidos durante a reforma (afora o Bar do Q.B.U.), o que tem contribuído para diminuir o contingente de motociclistas no Centro Comercial Paranaíba.

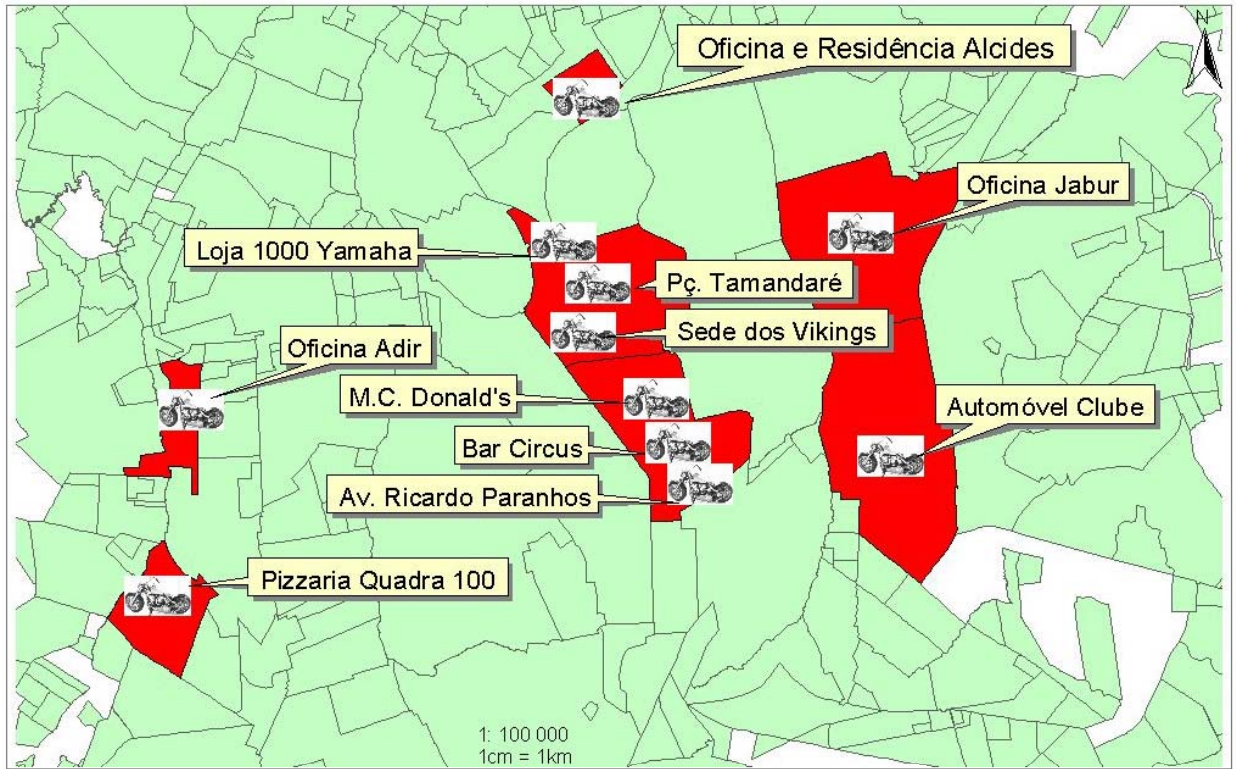
Um fator significativo foi a ida dos moto clubes esportivos para o pátio do Posto Bruno Peixoto, o que permanece até o presente momento, estando seu “pedaço” na Paranaíba desocupado. Estes utilizam o Centro Comercial Paranaíba apenas para visitas rápidas antes de irem para o posto, também apropriado às quintas-feiras.

Conclui-se que os processos de organizações espaço-territoriais dos grupos seguem, sem dúvida, os processos de produção e consumo ao mesmo tempo, bem como a dimensão espacial das suas práticas culturais ou a elas associadas demonstra um estar perpassando por revitalizações, reocupações, restaurações, reinstalações e até mesmo uma revalorização de determinadas áreas urbanas da cidade, provocando o que Featherstone (1995) denomina de novos intermediários culturais.

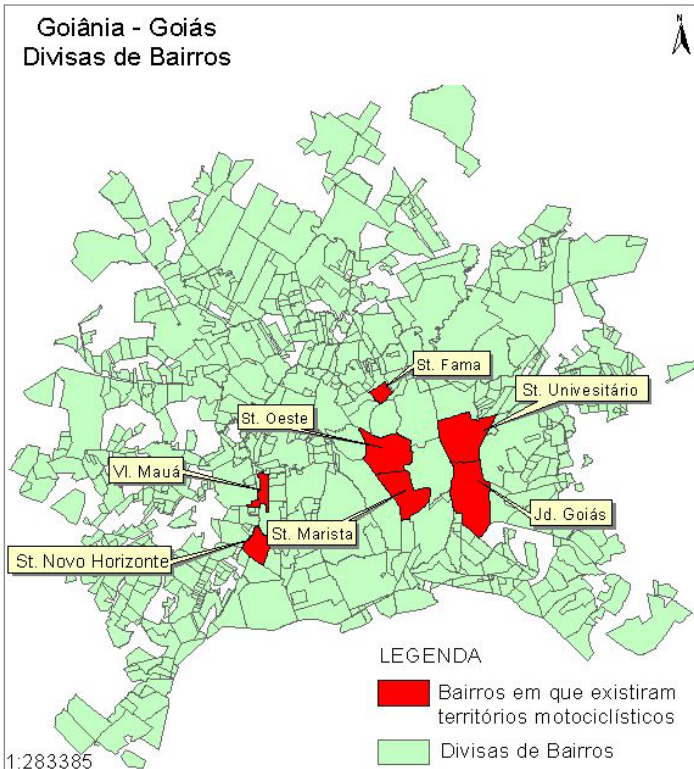
A seguir estão os mapas temáticos separados por décadas, espacializando os territórios fixos dos moto clubes de Goiânia, assim como os quadros propostos anteriormente. Devido a questões de escala e sobreposição de dados, utilizou-se a forma de representação pontual nos bairros e/ou setores de cada território fixo (Figura 55, 56 e 57).

³⁴ Grifo nosso.

Década de 80
Territórios Fixos dos Moto Clubes






Goiânia - Goiás
Divisas de Bairros





Universidade Federal de Goiás
Instituto de Estudos Sócio Ambientais
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Mestrado

LEGENDA

-  Localização aproximada de territórios fixos dos moto clubes
-  Bairros em que existiram territórios motociclísticos
-  Divisas de Bairros

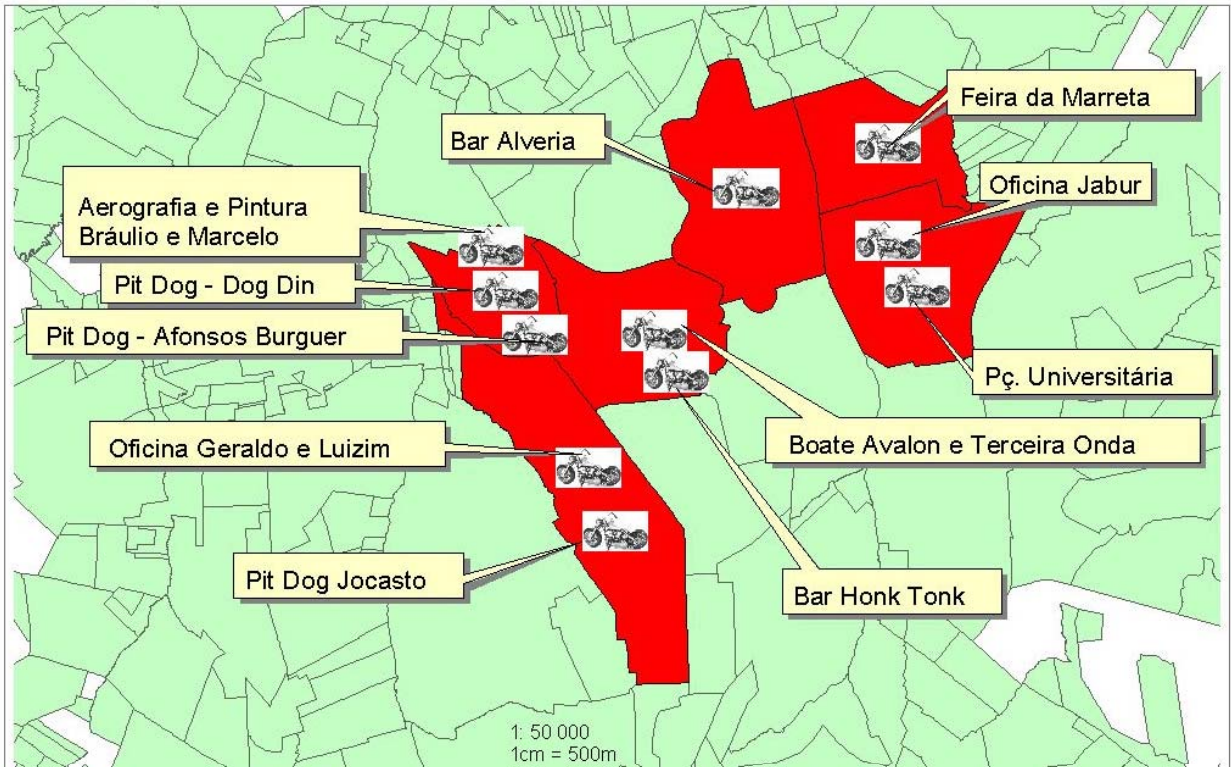
LEGENDA

-  Bairros em que existiram territórios motociclísticos
-  Divisas de Bairros

Fonte: MUBDG V.20
Data de Produção: Março/2008
Geógrafa Responsável:
Maria Elisabeth Alves Mesquita
Orientador:
Dr. Carlos Eduardo S. Maia
Co-orientadora:
D^{ra}. Rosemere Maia

Figura 55: Mapa - Territórios Fixos de Moto Clubes - Década de 80

Década de 90
Territórios Fixos dos Moto Clubes



Goiânia - Goiás
Divisas de Bairros



Universidade Federal de Goiás
Instituto de Estudos Sócio Ambientais
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Mestrado

LEGENDA



Localização aproximada de territórios fixos dos moto clubes



Bairros em que existiram territórios motociclísticos

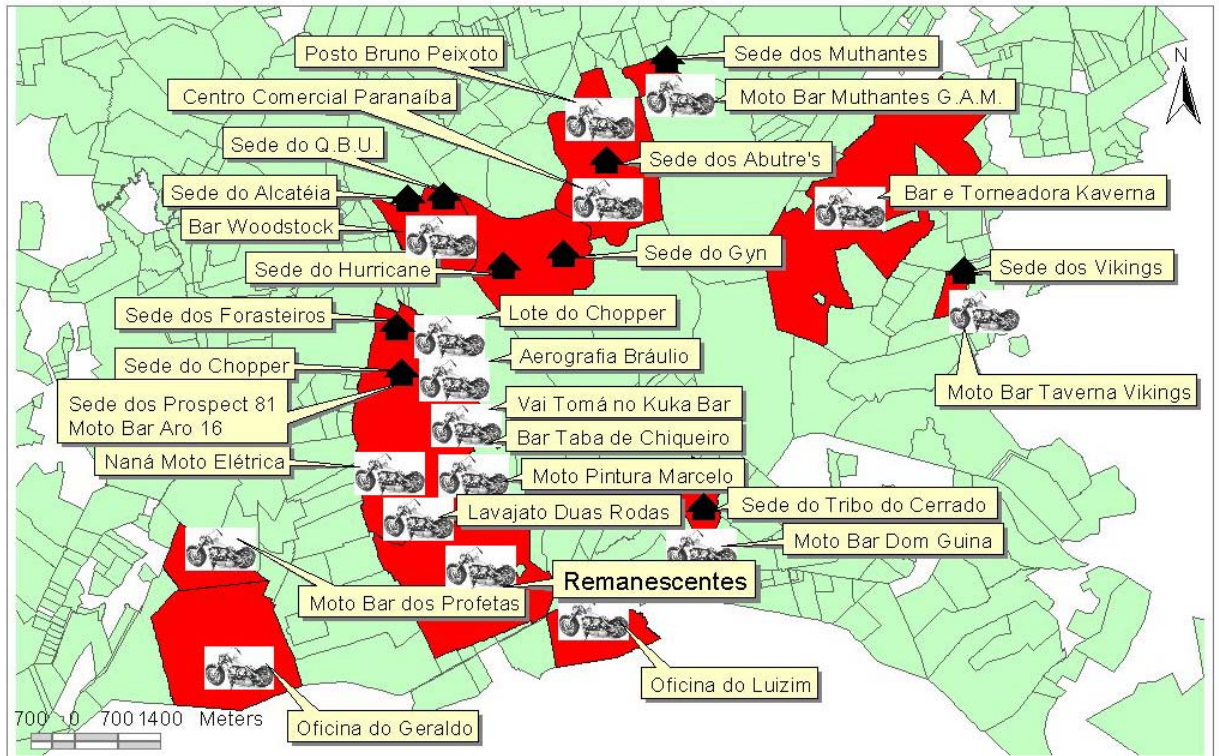


Divisas de Bairros

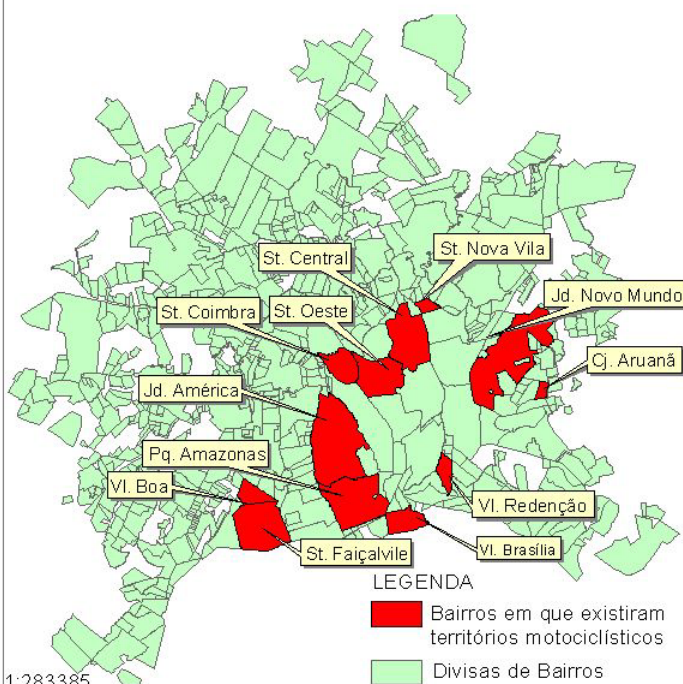
Fonte: MUBDG V.20
Data de Produção: Março/2008
Geógrafa Responsável:
Maria Elisabeth Alves Mesquita
Orientador:
Dr. Carlos Eduardo S. Maia
Co-orientadora:
Drª. Rosemere Maia

Figura 56: Mapa - Territórios Fixos de Moto Clubes - Década de 90

**Territórios Fixos dos Moto Clubes
2000 a 2008**



**Goiânia - Goiás
Divisas de Bairros**



Universidade Federal de Goiás
Instituto de Estudos Sócio Ambientais
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Mestrado

LEGENDA

- ▲ Localização aproximada das sedes dos moto clubes
- 🏍 Localização aproximada de territórios fixos dos moto clubes
- Bairros em que existiram territórios motociclísticos
- Divisas de Bairros

Fonte: MUBDG V.20
Data de Produção: Março/2008
Geógrafa Responsável:
Maria Elisabeth Alves Mesquita
Orientador:
Dr. Carlos Eduardo S. Maia
Co-orientadora:
Drª. Rosemere Maia

Figura 57: Mapa - Territórios Fixos de Moto Clubes - 2000 a 2008

Com os 3 (três) mapas apresentados pode-se constatar o crescimento e propagação dos moto clubes de Goiânia, juntamente com os seus espaços territorializados. E também foi possível constatar que o Bairro Jardim América demonstra um aglomerado de territórios fixos. No Jardim América os territórios são formados especificamente por motociclistas de moto clube e de motocicletas *custom*. “Jardim América: Reduto das duas rodas, o setor concentra oficina, loja de pintura, ateliê de desenho e bar destinado a motociclistas, onde também é chamado de Paraíso dos Motoqueiros” (Diário da Manhã, Caderno Meu Bairro, 9 de abril de 2006).

Encontramos também aglomerações de estabelecimentos que prestam serviços para motocicletas na Avenida 4ª Radial do Setor Pedro Ludovico e no final da Avenida Anhanguera sentido norte. Esses mesmos motociclistas “frequentantes” do Jardim América, dividem espaço com outros que não possuem nenhuma ligação com esses grupos, mas que também procuram esses locais por serem pólos e/ou centros comerciais específicos para motocicletas. Na Avenida 4ª Radial foram levantados 32 (trinta e dois) estabelecimentos deste tipo e na Avenida Anhanguera 25 (vinte e cinco).

3.3. Rodando pelos encontros: os territórios eventuais

A necessidade de ter espaços específicos para os moto clubes fez surgir os territórios fixos citados anteriormente, contudo as sedes, as oficinas, os espaços públicos e os moto bares não foram suficientes; tornando-se necessária a criação de espaços mais ligados ao lazer, onde fosse possível reunir moto clubes da cidade, do estado e do país, aumentar a rede de relacionamentos, buscar novos membros, observar a estrutura de organização de determinados clubes, trocar peças e informações sobre motocicletas, rever irmãos, divulgar e promover eventos e viagens de motocicletas.

Foi a partir dessas finalidades que o primeiro organizador de eventos motociclísticos em Goiânia promoveu o *I Encontro Nacional de Antigomobilismo*. Neste evento, além deste público específico, estavam colecionadores de automóveis antigos. Isto se justifica, segundo o organizador, pelo fato de que “todo motociclista estradeiro gosta de carros antigos e de coisas velhas, mas todo colecionador de carro antigo não gosta de motocicletas”.

Este evento, que recebeu visita de membros de outros moto clubes do país, fez surgir o segundo e outros tantos que serão apresentados separadamente por décadas, ressalte-se que

não existiram eventos ligados ao motociclismo na década de 80. Esses territórios eventuais estão representados segundo a sua temporalidade; nas décadas de 90 (Figura 58) e a partir dos anos 2000 (Figura 59).

Década de 90	
Territórios eventuais em Goiânia	Localização
I Enc. Nac. de Antigomobilismo	Chácara do Guerino
II Enc. Nac. de Antigomobilismo	Automóvel Clube
1º ao 4º Zardini Super MotoShow	Autódromo
Gvn Moto Rock	Automóvel Clube
Exposição de Veículos Antigos	Shopping Bouganville
Exposição de Veículos Antigos	Goiânia Shopping
Shows Diversos	Centro Cultural Martim Cererê

Figura 58: Quadro – Territórios Eventuais dos Moto Clubes (década de 90)

Fonte: Mesquita, 2007.

De 2000 a 2008	
Territórios eventuais em Goiânia	Localização
Shows Diversos	Centro Cultural Martim Cererê
1º ao 13º Aniversário dos Muthantes	Pq. de Exposição Agropecuária
5º ao 6º Zardini Super MotoShow	Autódromo
1º ao 4º Goiânia MotoShow	Autódromo
Exposição de Veículos Antigos	Shopping Flamboyant -
Exposição de Veículos Antigos	Shopping Bouganville
Goiânia Shopping - Exposição de Veículos Antigos	Goiânia Shopping
Exposição de Veículos Antigos	Centro Cultural Oscar Niemeyer
1º ao 3º Kuka Street Rock	Rua do Bar Vai Tomá no Kuka
Edições do Festival Goiânia Noise	*
Edições do Festival Bananada	*
Vikings Moto Rock (Figura 60)	Bar Taverna Vikings
Convenção Internacional de Tatuagem	Clube Aseg

* Esses dois eventos aconteceram em lugares diferentes que não foram possíveis de serem levantados.

Figura 59: Quadro – Territórios Eventuais dos Moto Clubes (2000 a 2008)

Fonte: Mesquita, 2008.



Figura 60: Cartaz de evento para moto clubes (Goiânia – GO)

Fonte: Arquivo Vikings Moto Clube, 2007.

Entre os eventos, destacam-se ainda os aniversários e encontros de moto clubes de Goiânia e de outras cidades de Goiás, configurando uma espécie de rede de eventos nos quais se compõem igualmente territórios eventuais (Figura 61). O levantamento foi feito durante todo o período da pesquisa, de 2006 a 2008. Tais eventos têm uma periodicidade anual e o aniversário do Anjos da Liberdade foi citado por todos os entrevistados como o principal, nesta categoria, que ocorre no Estado.

Municípios de Goiás: Configurando uma “rede” de Territórios Eventuais	
Eventos	Cidade
4ª Edição do Iporá Moto Fest	Iporá
2ª Edição do Encontro Motociclistico	São Luiz de Montes Belos
5ª Edição do Moto Capital	Brasília
5ª Edição do Aniversário do Tribo do Cerrado	Piracaniuba
14ª Edição do Aniversário do Alcatéia	Caturai
9ª Edição do Aniversário dos Nômades	Rio Verde
4ª Edição do Baú Gelado	Anápolis
5ª Edição do Moto Show de Vianópolis	Vianópolis
4ª Edição do Encontro de Motos	Piracaniuba
6ª Edição do Encontro de Goianésia	Goianésia
4ª Edição do Motocão	Anicuns
3ª Edição do Parada Obrigatória (Figura 62)	Morrinhos
5ª Edição do Goiatuba Motos	Goiatuba
4ª Edição do Encontro de Motos de Caçu	Caçu
1ª Edição do Evento Motociclistico	Itapuranga
3ª Edição do Aniversário dos Manikakas	Inhumas
11ª Edição do Aniversário do Anjos da Liberdade	Cidade de Goias
Moto Rock Show	Senador Canedo
Moto Rock	Nerópolis
Encontro de Motociclistas	Palmeiras
Encontro de Estradeiros	Pirenópolis
Encontro do Clube XT 600	Pirenópolis
5ª Edição do Encontro Motociclistico	Trindade

Figura 61: Quadro – Territórios Eventuais em cidades do interior de Goiás

Fonte: Mesquita, 2008.



Figura 62: Cartaz de evento para moto clubes (Morrinhos – GO)

Fonte: Arquivo Vai Toma no Kuka Bar, 2007.

Definimos estes espaços como territórios eventuais pois esta é a melhor conceituação para os mesmos, mas o fato de fazerem o deslocamento até esses locais nos remete ainda aos territórios contínuos, descontínuos e das territorialidades flexíveis mencionados por Souza (1995). Na cidade de Goiânia, os promotores dos eventos geralmente possuem seus territórios fixos, sendo o local de ocorrência apropriado e controlado pelo moto clube organizador, ou seja, naquele momento de permanência, esse espaço se torna o seu território, porém eventual.

Os demais moto clubes participantes formam micro-territórios dentro do espaço do evento, demonstrando assim que territórios fixos podem ser descontínuos, quando deslocados, e suas territorialidades também podem ser flexíveis. Desse modo, ressalta-se que os territórios são construídos e desconstruídos em diversas escalas espaciais (macro e micro), escalas temporais, podendo ter caráter permanente, periódico ou cíclico. Milton Santos (1994, p.16) também ressalta que “o território pode ser formado de lugares contíguos e de lugares em rede”. Se pensarmos o lugar do evento “em si”, este se configura como um lugar contíguo (território de motociclistas), todavia, em se considerando os diversos pontos conectados a partir de sua ocorrência, podemos tomá-lo como o lugar central de uma rede, embora, como temos dito, temporária, mas nem por isso eximida de relações de poder. Ressalta-se que, mesmo dentro de um território eventual, os moto clubes mais antigos já possuem o seu micro-território delimitado, em alguns casos, desde o primeiro evento³⁵. Já os moto clubes novos no “pedaço³⁶” são obrigados a procurar o moto clube organizador para se localizarem neste território.

Quando iniciamos o debate acerca de território, utilizamos o termo território simbólico e de bases simbólicas. Neste momento se torna propício retornar a essa discussão para explicitar a formação dos micro-territórios nos eventos. Começamos por Rosendahl (2005) que nos chama atenção sobre os territórios que são impregnados de significados, símbolos e imagens, constituindo-se em um dado segmento de espaço, via de regra delimitado, que resulta na apropriação e controle por parte de um determinado agente social, um grupo humano, uma empresa ou uma instituição (neste caso o organizador do evento). A autora argumenta ainda que o território é um importante instrumento da existência e reprodução do agente social que o criou e o controla, apresentando o caráter político e cultural.

Bonnemaison aventura-se em denominar o território como um símbolo e ainda traz o

³⁵ Nesse caso pode se pensar no território de valor afetivo, aquele lugar remete a história do clube, nos anos em que estiveram por ali.

³⁶ Termo utilizado por Magnani, 2002.

termo geossímbolo para melhor definir esses espaços com bases simbólicas.

...o território se constrói, ao mesmo tempo, como um sistema e um símbolo. Um sistema porque ele se organiza e se hierarquiza para responder necessidades e funções assumidas pelo grupo que o constitui. Um símbolo porque ele se forma em torno de pólos geográficos representantes dos valores políticos e religiosos que comandam sua visão de mundo...

Um geossímbolo pode ser definido como um lugar, um itinerário, uma extensão que, por razões religiosas, políticas ou culturais, aos olhos de certas pessoas e grupos étnicos assume uma dimensão simbólica que os fortalece em sua identidade...

O espaço geossimbólico, carregado de afetividade e significações: em sua expressão mais forte, torna-se território-santuário, isto é, um espaço de comunhão com um conjunto de signos e de valores (2002, p. 106-11).

Prosseguindo nos territórios simbólicos ou com base simbólica, Haesbaert (1999) percebe que os grupos sociais, assim como os moto clubes pesquisados, podem muito bem forjar territórios em que a dimensão simbólica (como aquela promovida pelas identidades) se sobrepõem às dimensões mais concretas (como a do domínio político que faz uso das fronteiras territoriais para se fortalecer). Almeida (2003, p.112) define essas fronteiras “não como somente uma divisão espacial de território, elas exprimem uma certa relação ao território, uma outra visão de mundo, da moral e do direito”.

Tenta-se, nesse momento, caracterizar um território eventual de moto clubes, utilizando-se como exemplos o Aniversário do Muthantes (que acontece em Goiânia, no Parque de Exposição Agropecuária, nos dias 12 de junho, Dia dos namorados, tendo ocorrido em 2008 a sexta edição) e do Anjos da Liberdade (que ocorre no feriado de 7 de setembro na Cidade de Goiás, já sendo um evento incluído no calendário de festas da cidade). Esses aniversários contam com a presença de convidados do moto clube organizador que geralmente são outros moto clubes, membros da família e amigos (esses últimos não possuem ligações com os grupos mas, são bem vindos nos eventos). Os convites são feitos de forma verbal e com a entrega de convite, sendo necessário a apresentação deste na entrada, e nessa entrada também permanecem membros que monitoram o acesso entrando apenas quem eles desejam. E sem dúvida acontecem alguns conflitos assim como nos moto bares.

O Aniversário do Muthantes tem a duração de uma tarde e uma noite. Dentro desse evento cada moto clube da cidade e convidados de outras cidades do estado e do país possuem a sua mesa reservada e o seu espaço específico para estacionar as motocicletas, sendo este demarcado por cones e fitas, pela presença de vigias e /ou por bandeiras expostas (Figura 63).

Por ser um evento no dia dos namorados, as mulheres só entram estando em sua própria motocicleta ou na garupa de um membro. É um evento que conta com a presença familiar, não somente da esposa como dos filhos (Figura 64).



Figura 63: Foto – Micro-território de um moto clube dentro de um evento (Goiânia – GO)
Fonte: Mesquita, 2007.



Figura 64: Foto – Presença da família em eventos (Goiânia – GO)
Fonte: Mesquita, 2007.

No Aniversário do Anjos da Liberdade, por ser o evento mais antigo organizado por moto clubes de Goiânia, há uma periodicidade diferenciada, iniciando na quinta e terminando no domingo. A organização é elogiada pela maioria dos moto clubes e simpatizantes desse movimento. Não cobram entrada, assim como o evento do Muthantes, e proporcionam durante todos os dias do evento refeição matinal, almoço (Figura 65) e shows; sendo tudo isso custeado pelo moto clube através das mensalidades e doações dos membros.



Figura 65: Foto – Café da manhã no Aniversário do Anjos da Liberdade (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.

Como o evento é realizado em um clube com áreas de *camping*, as estratégias espaciais para delimitarem os seus micro-territórios são também diferenciadas, indo desde uma bandeira (Figuras 66 e 67) até fitas e cones em torno das barracas, das motocicletas e dos triciclos (Figura 68 e 69), que trazem a seguinte mensagem subliminar: “só ultrapasse se for convidado”. Sendo assim, mesmo pessoas que não entendem esta organização grupal não se atrevem a ultrapassar essas fronteiras.

Para melhor compreender essas delimitações por meio dos símbolos que estarão explícitos nas imagens a seguir, trazemos as contribuições de Koury (2004) e seu conceito de interdito, que é a ação ocorrida nesses espaços territorializados e denominados de micro-territórios.

Interdito é a ação intentada com o fim de proteção e caracterizada por um preceito proibitório, como o impedimento do uso, a fruição de bens ou o obstáculo ao acesso a lugares ou a coisas considerados sagrados ou puros. Relaciona-se com noções de proibição e impedimento, e com a noção de

poluição e contaminação. O uso de recursos interditos socialmente, assim, poderá acarretar prejuízos individuais e sociais para quem dele participa, ativa ou passivamente. Prejuízos que podem ir desde a perturbação mental ou social, até a constrangimentos pessoais ou coletivos entre partes em interação expostas ao recurso interdito (Koury, 2004, p.02).

Tomando como exemplo os moto clube, esses prejuízos individuais e sociais são os conflitos gerados com a invasão desses espaços interditados por esses recursos interditos. Como também propõe Eliade (1992), em que as ações e as coisas interditas estão sujeitas a todo um regramento pela disfuncionalidade que podem causar aos indivíduos ou a grupos sociais, interagindo em tempo e espaço específicos. Os interditos são então considerados em suas formas de apropriação no plano social, por uma pessoa ou grupo de referência, e em suas formas simbólicas expressas no conteúdo imaginário. As bandeiras, fitas, cones e as motocicletas em torno das barracas são recursos interditos naquele espaço e naquele momento de estadia, estão ali por regras de um grupo – o moto clube – e são respeitados mesmo por quem não os compreende plenamente, o “outro”, o de fora do movimento que não se atreve a ultrapassar esses símbolos por uma questão subjetiva subliminar, ou mesmo de respeito pelo diferente.



Figura 66: Foto – Bandeiras delimitando os micro-territórios do Chopper e Prospect 81 (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.



Figura 67: Foto – Bandeiras delimitando os micro-territórios Tribo do Cerrado e Los Lobos (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.



Figura 68: Foto – Bandeiras e fitas delimitando os micro-territórios do Triciclo Moto Clube (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.



Figura 69: Foto – Bandeiras e fitas delimitando os micro-territórios do Abutre's (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.

Quando um determinado moto clube “novo no pedaço” chega “atrasado” e não tem espaço para seu alojamento, fica em apartamentos do tipo chalés no próprio clube ou se dirige para hospedagens na cidade, contudo a sua bandeira fica no evento para especificar a sua presença ali (Figura 70).



Figura 70: Foto – Bandeiras demonstrando a presença no evento (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.

A rivalidade entre os moto clubes de motocicletas *custom* com os de modelos esportivos continua nesses territórios eventuais. Existem eventos que fazem parte da Campanha Nacional do ZOEIRA TÔ FORA!, uma campanha feita por motociclistas que não aceitam a presença de “jaspeiros” nos encontros. Essa campanha possui logomarca que é colocada nos *folders* dos eventos e até mesmo nos coletes de motociclistas (Figuras 71 e 72).



Figura 71: Foto – Campanha Nacional Zoeira Tô Fora!
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.



Figura 72: Campanha Nacional Zoeira Tô Fora!
Fonte: Adesivo da campanha coletado em campo, 2007.

O termo “zoeira” vem do alto som emitido pelos escapamentos das motocicletas esportivas e pela atitude de ficarem durante os encontros fazendo acrobacias com as motocicletas, que geralmente acabam em acidentes, e o tal do “zerinho” - a ação de acelerar a motocicleta sem estar montado nela e gastar a borracha do pneu traseiro no asfalto até ficar uma marca redonda, um zero no asfalto – isso provoca muito barulho, fumaça e um forte cheiro de borracha queimada que, segundo os motociclistas e organizadores, perturbam os eventos (Figura 73).

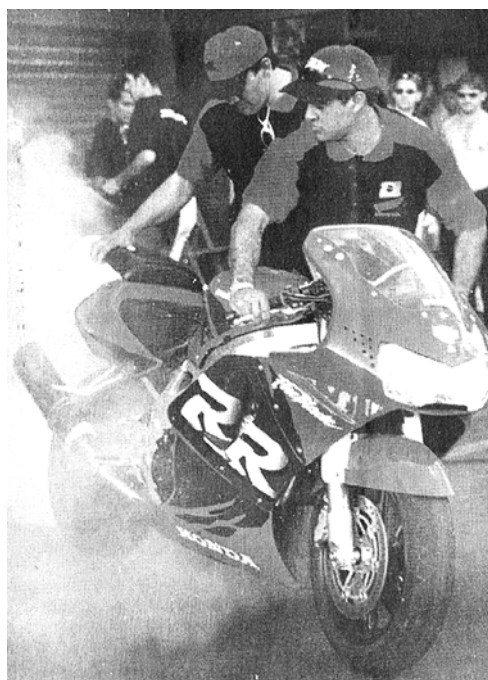


Figura 73: Motociclista fazendo “zerinho” com uma motocicleta esportiva (Goiânia GO)
Fonte: Diário da Manhã, Esportes, 26 de junho de 2000.

O intuito não é de tomar partido, ou mesmo defender os motociclistas com modelos *custom*, que possuem também motocicletas *barulhentas* e chegam acelerando para demonstrarem a sua chegada. Contudo vale lembrar que isto não é uma atitude generalizada e existem clubes de motocicletas esportivas cujo regimento interno, o estatuto, proíbe estas práticas.

Outra característica desses territórios eventuais é que, quando o moto clube organizador tem rivalidade com outro esse clube rival não prestigia o evento. Quanto ao acesso nos eventos existe geralmente uma lista de convidados, exigência quanto à cilindrada para não pagar a entrada (acima de 250cc, abaixo disso deve-se pagar) e, em alguns casos, é proibido o modelo esportivo por ser um evento da campanha citada anteriormente. Se o evento ocorre em espaço público e “aberto”, quando os motociclistas esportivos entram são imediatamente expulsos do local, primeiro pelos organizadores e, quando não saem de maneira pacífica, acontecem contatos físicos e lutas corporais. O território, mesmo que eventual, é disputado por questões de poder e com recurso até da violência.

Se um motociclista esportivo chega com seu clube e seu colete, ou seja, identificado, essas expulsões dificilmente ocorrem, mas se chegam sem colete são considerados um “estranho”, nesse caso a expulsão é imediata. O conflito torna-se algo personalizado, tendo o colete nos remete a pensar na filiação e também de que consequências maiores virão se o conflito for com um “coletado”, o conflito será com o moto clube e não mais com um indivíduo.

O que temos com essas características levantadas é que o próprio direito legal de ir e vir está quebrado pelo uso do poder de autonomia de moto clubes. Não podendo assim negar que realmente os moto clubes formam territórios, defendem os seus territórios, cuidam de suas fronteiras e criam estratégias espaciais diferenciadas dos outros grupos urbanos juvenis. São sem dúvida grupos que necessitam de apreciações acadêmicas mais particularizadas.

Intensificando essa proposta de melhor apreciação dos moto clubes, não se pode também compará-los com os clubes internacionais, com certeza possuem elementos destes que ainda utilizam, mas não devem ser considerados como uma importação/cópia de cultura ou de vivência grupal. Podem estar dentro de uma rede, mas não são cópias. De outro modo, processos e associações que existem em escala global, no nível local, são modificados, redefinidos e (re)significados. Ou seria possível imaginar na década de 30, quando iniciou a formação dos moto clubes, que no Século XXI teríamos na América do Sul, no Brasil, na Capital do Estado de Goiás, Goiânia, ao todo 68 (sessenta e oito) moto clubes com distintas características e que não devem ser identificados como cópias importadas, mais que isso, eles demonstram identidades próprias, como o moto clube Tribo do Cerrado (Figura 74), que colocou em seu colete uma árvore do cerrado, assim como o nome de nossa vegetação predominante.

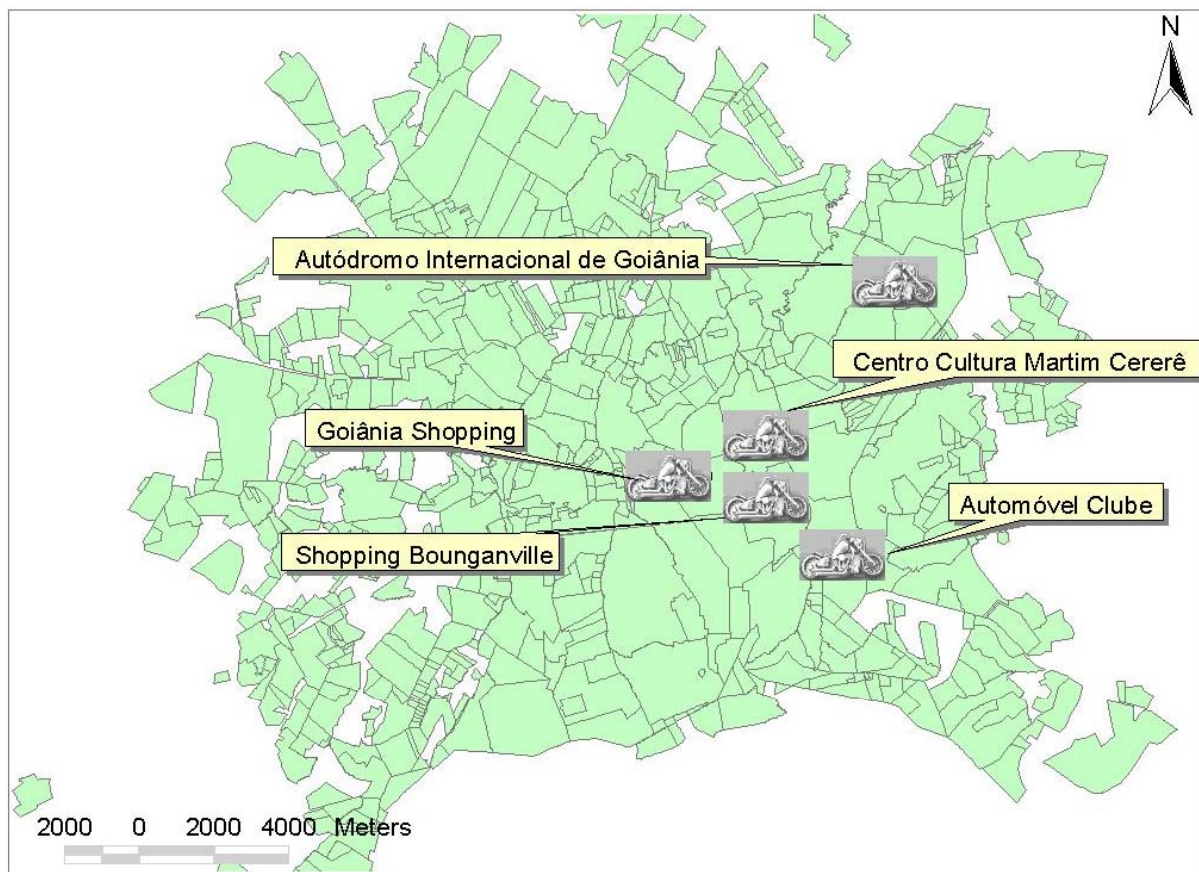


Figura 74: Brasão e colete do Tribo do Cerrado (Goiânia GO)
Fonte: Show do motor, 2007.

Neste momento temos a espacialização dos territórios eventuais citados anteriormente e criados pelos moto clubes de Goiânia, tanto na cidade de Goiânia (Figuras 75 e 76), quanto nas cidades que sediam esses eventos (Figura 77).

Seguindo a mesma ótica de territórios formados por bases simbólicas e “muito bem” respeitados, a discussão se remete para as territorialidades criadas por esses grupos dentro do urbano, sendo denominadas de territorialidades urbanas, a fim de entender melhor o campo simbólico que formam esses territórios assim como o agente social que produz a territorialidade, os membros de moto clubes. Acerca disto discorreremos no capítulo a seguir intitulado de *Simbologias e Representações: traduzindo novas territorialidades urbanas em Goiânia*.

Moto Clubes formando territórios eventuais em Goiânia
Década de 90



LEGENDA

 Divisas de Bairros

 Locais onde aconteciam os eventos

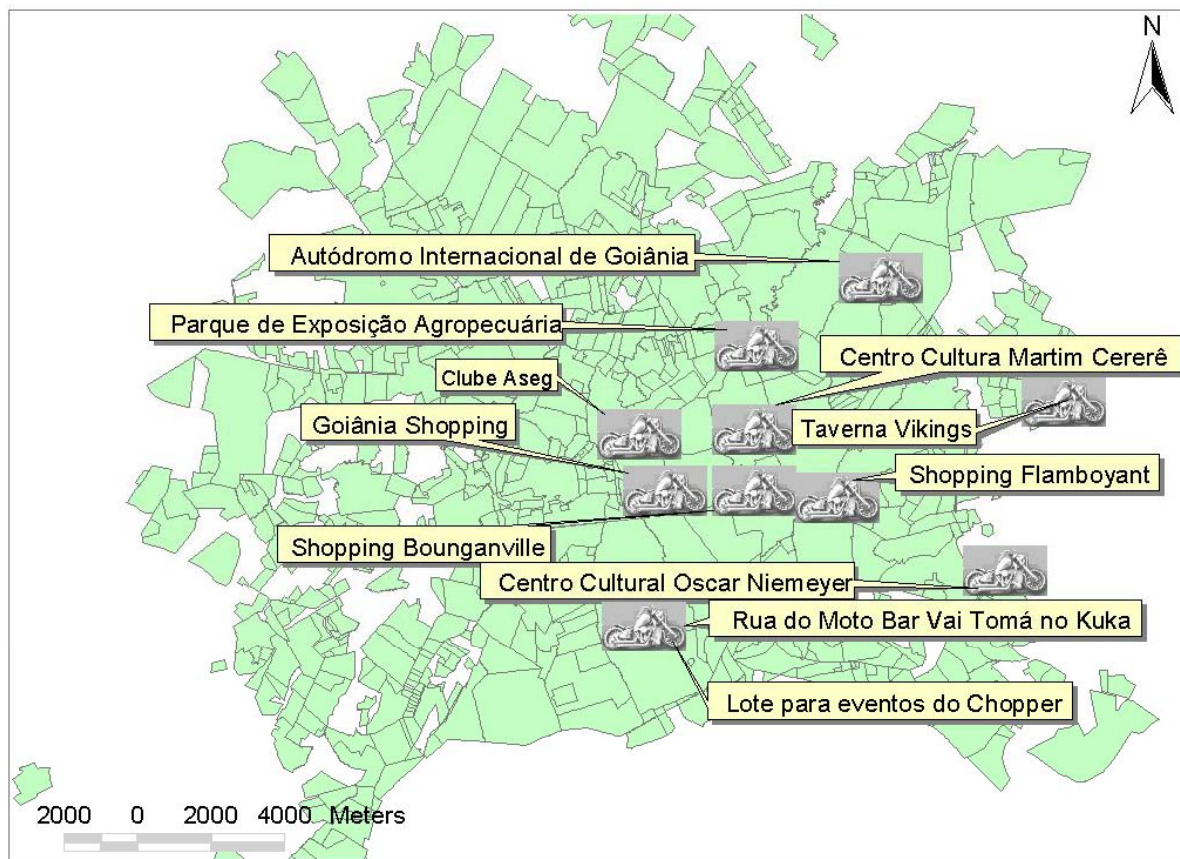


Universidade Federal de Goiás
Instituto de Estudos Sócio Ambientais
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Mestrado

Fonte: MUBDG V.20
Data de Produção: Março/2008
Geógrafa Responsável:
Maria Elisabeth Alves Mesquita
Orientador:
Dr. Carlos Eduardo S. Maia
Co-orientadora:
Drª Rosemere Maia


Figura 75: Mapa - Moto Clubes formando territórios eventuais em Goiânia - Década de 90

Moto Clubes formando territórios eventuais em Goiânia
2000 a 2008



LEGENDA

 Divisas de Bairros

 Locais onde aconteciam os eventos



Universidade Federal de Goiás
Instituto de Estudos Sócio Ambientais
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Mestrado

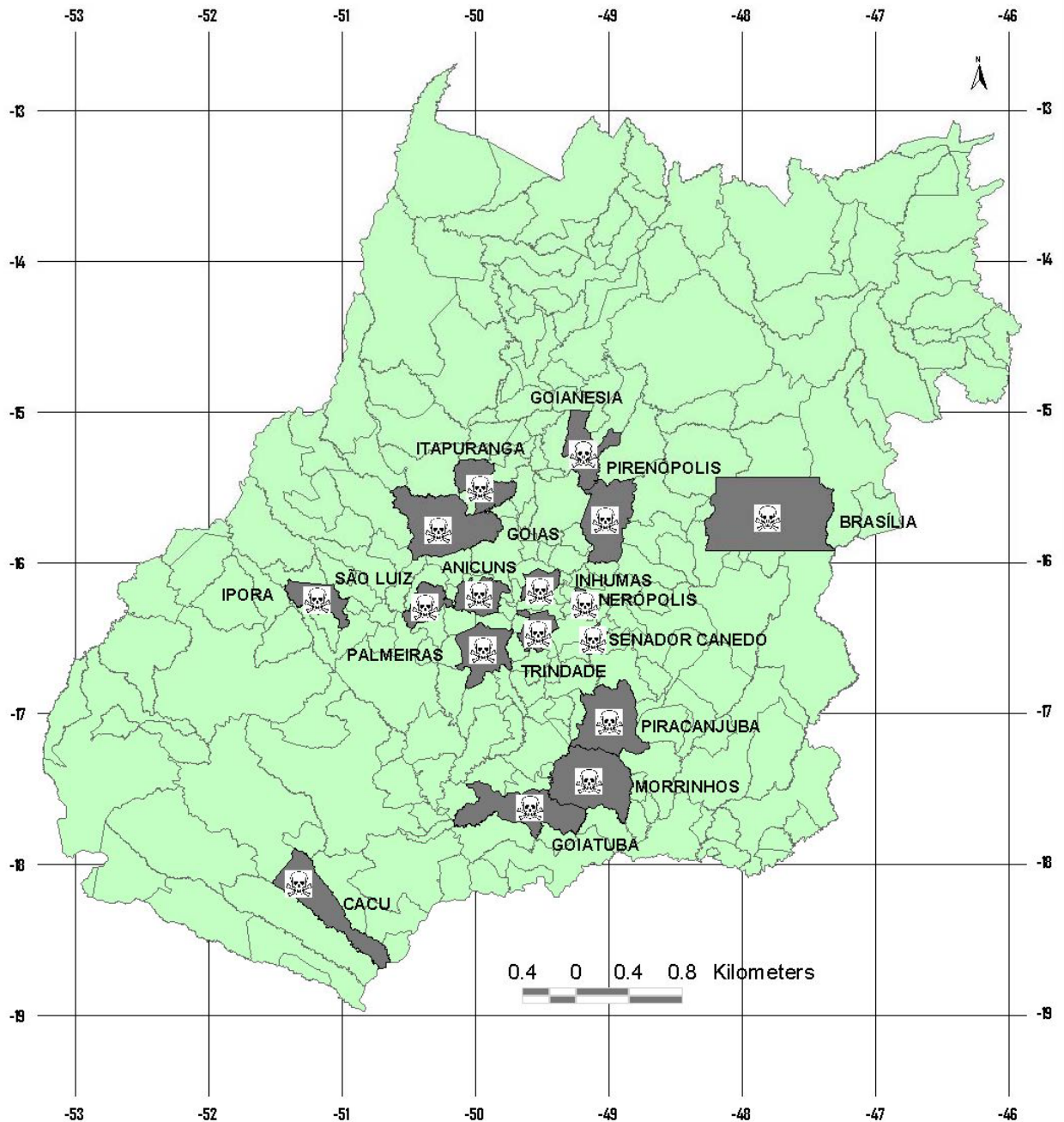
Fonte: MUBDG V.20
Data de Produção: Março/2008
Geógrafa Responsável:
Maria Elisabeth Alves Mesquita
Orientador:
Dr. Carlos Eduardo S. Maia
Co-orientadora:
Dr^a Rosemere Maia

Figura 76: Mapa - Moto Clubes formando territórios eventuais em Goiânia - 2000 a 2008



Estado de Goiás
Municípios Configurando uma Rede de Territórios Eventuais



Universidade Federal de Goiás
Instituto de Ciências Sócio Ambientais
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Mestrado



LEGENDA

-  Municípios que ocorrem eventos para moto clubes
-  Divisas de Municípios Goianos

Fonte: Sjeg/2007
Data de Produção: Março/2008
Geógrafa Responsável:
Maria Elisabeth Alves Mesquita
Orientador:
Dr. Carlos Eduardo S. Maia
Co-orientadora:
Drª. Rosemere Maia

Figura 77: Municípios de Goiás: Configurando uma rede de territórios eventuais

IV - SIMBOLOGIAS E REPRESENTAÇÕES: TRADUZINDO NOVAS TERRITORIALIDADES URBANAS EM GOIÂNIA

“...conhecer o território é, inicialmente, conhecer a si mesmo, nas partes e no todo. E em segundo lugar, conhecer o território é conhecer o outro” (Armando Corrêa da Silva, 1994, p.259)

Para chegarmos nestas linhas finais, pelo menos desta pesquisa, foi necessário percorrer o processo histórico que perpassou a sociedade durante o tempo de surgimento dos moto clubes até o presente momento. Tentou-se compreender o processo de individualismo e também de tribalismo, contudo sempre numa perspectiva metafórica, e não pejorativa do termo tribo.

Em seguida, no intuito de entender as formações grupais juvenis nos espaços urbanos, aprofundaram-se os olhares para os movimentos de contracultura, subcultura e as atuais tribos urbanas.

Percorreu-se o continente europeu, a Alemanha especificamente onde se projetou a primeira motocicleta, depois fomos para a América, em especial para os Estados Unidos nos períodos em que aconteceram as duas grandes guerras. Viram-se também as diversas formas de uso que a motocicleta apresentou no decorrer de sua existência e propagação mundial até que, a partir da década de 30, ela se remeteu à outra conotação: a de um ícone de liberdade e carregadora de um ideário, de ideologia grupal como a dos moto clubes. Fizemos também uma busca historicidade desses grupos surgidos nos Estados Unidos, relacionando com os imaginários que os seguiram nessa caminhada.

Unido a essa analogia de veículo e ícone, chegamos aos grupos juvenis urbanos que também utilizaram a motocicleta ou símbolos a ela relacionados. Ressaltaram-se os ícones de consumo que identificam um motociclista como pertencente a um moto clube, bem como o processo de customização e personalização de motocicletas que se tornou uma nova estratégia comercial.

A mídia cinematográfica foi enfatizada e tida como incentivadora da propagação de moto clubes, da vivência grupal, das representações simbólicas dos motociclistas e também da questão do consumo e construção de “imaginários”.

No Brasil, resgatou-se a entrada de motocicletas através das trocas comerciais em períodos de guerra, quando o país enviava alimentos e remédios e recebia motocicletas usadas, ocorrendo também as importações para usos militares. De modo conjuntural, discutimos o surgimento dos primeiros moto clubes do país e os momentos históricos que atingiram esses grupos, como a proibição de importação e o incentivo da importação de motocicletas japonesas. Cabe destacar também a especialização por que passaram as oficinas de motocicletas, não somente no Brasil, mas em Goiânia, a nossa área de pesquisa.

Em se tratando de Goiânia, dados históricos, geográficos, quantitativos e qualitativos foram buscados para a melhor compreensão da proliferação de moto clubes na cidade; objetivando sua espacialização e discussão dos territórios fixos, territórios eventuais e os micro-territórios.

Este retorno aos capítulos anteriores vem reforçar a importância deste Capítulo IV, intitulado de Simbologias e Representações: traduzindo novas territorialidades urbanas em Goiânia. Pretende-se, a partir daqui, caracterizar os motociclistas de Goiânia pertencentes aos atuais 38 (trinta e oito) moto clubes. Para tanto, descreve-se o campo simbólico que os regem e que são capazes de confirmar e delimitar territorialidades urbanas. Em termos teóricos recuperamos o conceito de territorialidade urbana, a fim de entender o motociclista como ator social e produtor de territorialidades na cidade, juntamente com todos os seus ícones identitários. Metodologicamente, recorre-se aos dados tabulados a partir dos 60 (sessenta) questionários para membros de moto clubes diferenciados (Vide anexo 03) e a análise das entrevistas, semi-estruturadas, com presidentes de moto clubes e com pessoas que estiveram presentes no início da década de 80 – período de formação dos moto clubes de Goiânia.

Importa-nos ainda, neste momento, as simbologias e representações trazidas nas motocicletas de membros de moto clubes de Goiânia, bem como o lugar do gênero feminino nesses territórios. Para finalizar este capítulo serão explicitados os ritos motociclísticos, como o batismo de entrada, o estacionar das motocicletas, as regras na estrada, os velórios e enterros, as reuniões dos clubes, o uso dos coletes e o comportamento e postura exigida para cada membro em determinados territórios fixos ou eventuais.

4.1. Motociclista: ator social produtor de territorialidades urbanas

Considerar que as simbologias e as representações dos moto clubes são capazes de explicitar territorialidades urbanas é uma das premissas principais dessa pesquisa, percebendo-se nos termos relacionais entre membro, motocicleta e território simbólico. Para tanto, deve-se observar, como sugere Silva (2002), que os territórios urbanos, como estes formados pelo grupo investigado, podem ser demarcados por um limite preciso, contudo não são perceptíveis para a população local, pois suas fronteiras são simbólicas, “como posturas, formas de condutas, vestimenta e até mesmo formas de comunicação oral” (2002, p.31). O limite desses territórios pode não ser físico porém cultural, implicando na imposição de uma territorialidade onde indivíduos “diferentes” daquele espaço são excluídos.

Para auxiliar na argumentação desse pensamento buscou-se autores que tratam da categoria territorialidade e também de análises e discussões feitas acerca de territorialidades humanas e territorialidades urbanas. Cabe ressaltar que, assim como o termo território, o conceito de territorialidade é advindo dos naturalistas a partir da década de 20. Na geografia, destaca-se a obra de Sack (1986) e suas considerações sobre territorialidade com ênfase humana e social, ou como sugere o próprio título: *Human Territoriality*.

Para o autor “A territorialidade é uma estratégia geográfica de controle e poder, a expressão geográfica primária do poder social e, ainda a inter-relação entre espaço e sociedade” (1986, p.05). Consideram-se também as importantes contribuições de Brunet (1993), nesse mesmo sentido, ao admitir que um pouco de territorialidade seja capaz de melhorar a sociedade e compor solidariedade, atribuindo à territorialidade a possibilidade de elaboração da identidade grupal. O estudo destas diversas territorialidades (prostituição, policial e homossexual), e nesse caso dos moto clubes, serve, entre outras coisas, para aclarar a diferença entre espaço social e território, e são o olhar para o espaço social, para os agentes sociais no urbano e suas estratégias organizacionais.

Roncayolo (1990) sugere que o sentido de territorialidade deve ser essencialmente coletivo, dependendo mais do tipo de relação que se estabelece entre os indivíduos e os grupos que propriamente a ligação direta com os lugares; assim as territorialidades tendem a expressar certa coerência, o estatuto e a expectativa de indivíduos ou grupos, definindo-se em função do outro e esse outro pode também ser um indivíduo ou um grupo, como os moto clubes em questão.

A territorialidade não deixa de ser um fenômeno de comportamento que se associa à organização do espaço em territórios. Raffestin (1993), Guatarri (1985) e Soja (1993) também a interpretam na perspectiva de relações. O primeiro remete à relação de poder, Guatarri enfatiza a importância da dimensão simbólica na ideia de apropriação e formação das territorialidades; enquanto Soja a entende como fenômeno de comportamento associado à organização do espaço nos territórios já delimitados.

Rosendahl (2005) une-se a essas definições de territorialidade, mesmo ocupando-se dos territórios religiosos, e concebe-a como estratégia de poder e manutenção do território, devendo ser reconhecida na poderosa estratégia geográfica de controle de pessoas e **coisas**¹. Desse modo, a territorialidade dos motos clubes é o conjunto de práticas desenvolvidas para controlar e distinguir os seus territórios. Ao admitir que os territórios sejam formados por relações de poder e por símbolos tornam-se então um *geossímbolo*, ou seja, um território de caráter cultural, subjetivo e carregado de sentimentos, tanto os fixos quanto os eventuais. Esse caráter subjetivo é também enfatizado por Andrade e por Moura et al. Este último autor ainda divide as territorialidades em formais e subjetivas, como se segue:

A formação de um território dá às pessoas que nele habitam a consciência de participação, provocando o sentimento da territorialidade que, de forma subjetiva, cria uma consciência de confraternização entre as mesmas. [...] admitimos que a expressão territorialidade pode ser encarada tanto como o que encontra no território e está sujeita à gestão do mesmo, como, ao mesmo tempo, ao processo subjetivo de conscientização da população de fazer parte de um território, de integrar ao território (Andrade, 1995, p.214).

Identifica-se na metrópole a existência de territorialidades subjetivas e formais. No primeiro caso, referem-se a demarcações de interesses, de caráter não formal, colocados entre os agentes e o espaço concreto. Por meio delas, os agentes definem seus raios de ação a partir de limites subjetivos e que não necessitam de demarcações sólidas, ou seja, asseguradas institucionalmente. Em geral surgem a partir de identidades que expressam, através de sua prática espacial, suas territorialidades, fazendo parte das estratégias e dos conflitos desenvolvidos no urbano e que demarcam sua relação para com ele. As territorialidades formais, por sua vez, são aquelas salvaguardadas por estatutos que definem competências, atribuições, limites de extensão, [...] tendo como exemplos os municípios, os distritos, as regiões... (Moura et al., 1994, p.37-38).

Observando as proposições acima pode-se concluir que as territorialidades produzidas pelos moto clubes de Goiânia criam essa “forma subjetiva” e essa “consciência de

¹ Grifo nosso, o termo coisas nos remete a pensar nos símbolos e representações.

confraternização”. Paralelamente, os territórios fixos, em especial as sedes, podem ser encarados como territorialidades formais, contudo numa escala diferenciada da citada pelo autor, por serem espaços regidos por normas.

Após essas investidas no sentido de definir e compreender o uso do termo territorialidade, assim como suas derivações em humana e urbana, nos cabe, nesse momento, afirmar a partir das proposições anteriores que a relação moto clube, membros, motocicletas e campo simbólico é constituinte de territorialidades urbanas em Goiânia, pois forma um conjunto de ações, comportamentos que afetam, influenciam ou controlam pessoas que não são de seus grupos, até mesmo no caminhar dos espaços públicos. Tem-se, simultaneamente, fenômenos e relações interligadas aos seus territórios, que possuem como elemento fundamental as suas representações sociais. De modo complementar Campos observa que as territorialidades urbanas se compõem por três elementos fundamentais: “as formas de expressão do poder, associados a objetivos comuns dos participantes do grupo; a identificação simbólica do território para seus componentes; e os meios de comunicação com o espaço exterior” (2002, p.05).

Para tanto o primeiro elemento recomendado por Campos – *as formas de expressão do poder, associados a objetivos comuns de seus membros* – é algo nítido através das estratégias para delimitação de seus territórios, refletida na postura, no semblante, na vestimenta e nas ornamentações corporais próprias que, no geral, são utilizadas por todos os membros daquele determinado moto clube; assim como no sentimento de poder/posse da sua sede, de seu moto bar ou de seu micro-território, com temporalidade definida. O segundo elemento - *a identificação simbólica do território para seus componentes* – é percebido nas bandeiras, nos brasões, nos modelos de motocicletas, no modo como estacionam seus veículos, nas regras das viagens, nos batismos, na forma hierárquica de organização e nas relações com a sede, no moto bar ou seu micro-território com temporalidade definida. Já sobre o terceiro elemento fundamental para Campos - *os meios de comunicação com o espaço exterior* – cumpre assinalar que essa comunicação nem sempre é feita verbalmente e pessoalmente, ressaltando-se ainda que esses grupos possuem códigos de comunicação específicos, carregados símbolos só por eles compreendidos. Atualmente, esta comunicação se dá no campo virtual e também a partir da leitura que os de “fora” fazem deles, que não deixa de ser uma forma de comunicação unida à criação do julgamento pelo senso comum, pelo imaginário e ideário de visão acadêmica.

Finalizando este debate teórico e conceitual da ação de moto clubes como produtores de territórios diferenciados no espaço urbano e de até mesmo territorialidades urbanas, trazemos ainda Corrêa e Sousa. O primeiro vê a territorialidade como um “conjunto de práticas e suas maneiras materiais e simbólicas capazes de garantirem a apropriação e permanência de um dado território por um determinado agente social, o Estado, os diferentes grupos sociais e as empresas” (Corrêa, 1994, p. 252-253). O segundo diz que “a formação e a delimitação de territorialidades estão relacionadas a posturas comportamentais, as diversas territorialidades urbanas podem ser entendidas como manifestações de diferentes grupos urbanos que se impõem no contexto de fragmentação da cidade moderna” (Souza, 2005, p.07).

As linhas que se seguem caracterizarão de forma aprofundada esse ator social, produtor de territorialidades. Os dados foram adquiridos através dos questionários (Vide anexo 03), tal como o levantamento de seus principais símbolos identitários e suas visões quanto ao universo motociclístico. Então para caracterizar esse ator social, resolveu-se usar esses dados juntamente com fragmentos de um texto produzido por um motociclista o descrevendo (Veja o texto na íntegra no anexo 04).

“Estranho personagem, esse tal de motociclista. Difícil crer que seja possível preferir o desconforto de uma motocicleta, onde se fica instavelmente instalado sobre um banquinho minúsculo, tendo que fazer peripécias para manter o equilíbrio e torcendo para que não haja areia na estrada” (Drumond, 2006). Os termos desconforto e falta de segurança são adjetivos constantes encontrados nas conversas sobre motocicletas, todavia unido a isso, tem-se também o ideal aventureiro e de liberdade, que contradiz esses termos, e se o indivíduo não tiver gosto por isso realmente não verá esse veículo dessa forma.

Esse gosto pela motocicleta, e não pelo automóvel, é comprovado com o percentual dos 60 (sessenta) motociclistas que responderam os questionários, 100% possuem a motocicleta, destes 60% têm apenas motocicleta e somente 40% além desse veículo possuem também o automóvel. Unido a isso, vimos que 95% desses motociclistas entraram em um moto clube por gostarem de motocicletas e de viajar com esse veículo sozinhos ou em grupo.

Dentre os 37 (trinta e sete) moto clubes de Goiânia somente 13 (treze) tiveram membros que responderam os questionários; isso vem demonstrar o universo “fechado” dessas associações. Destes, 90% são residentes em Goiânia e os outros 10% em cidades próximas como: Inhumas, Trindade, Senador Canedo e Aparecida de Goiânia. Os que residem em Goiânia situam-se em bairros periféricos, sendo 30% residentes de setores centrais.

Estamos assim caracterizando grupos com identidades próprias, como prossegue o motociclista depoente:

...vejo sempre em seus rostos um estranho e particular sorriso, que não me lembro de haver esboçado quando em meu carro, mesmo gozando de todas as facilidades de que ele dispõe. Passei, então, a prestar um pouco mais de atenção e percebi que, durante minhas viagens, motociclistas, independente de que máquinas possuíssem, cumprimentavam se uns aos outros, apesar de aparentemente jamais terem se visto antes daquele fugaz momento, quando se cruzaram em uma dessas estradas da vida. Esquisito...(Drumond, 2006).

Esses fragmentos nos farão abandonar a idéia conflituosa do manter de seus territórios no urbano e pode-se constatar que os motociclistas parecem deixar o semblante fechado usado na cidade quanto estão nas estradas. Ideologia tão explícita nos filmes com esse tipo de veículo e também nos ideais dos moto clubes; pois 70% deles souberam da existência de moto clube através desses filmes.

“...por baixo de muitas daquelas roupas de couro pesadas, faixas na cabeça, luvas, botas, correntes e caveiras, havia pessoas de todos os tipos...” (Drumond, 2006). Essas pessoas de todos os tipos, cidadãos urbanos, no caso dos moto clubes de Goiânia são: 40% empresários e ainda pode-se encontrar eletricitista, autônomo, segurança, artista plástico, auxiliar administrativo, mecânico, vendedor, pintor, professor, economista, agropecuarista, policial, técnico em comunicação, professor de equitação, advogado, agente de saúde, estudante, motorista, marceneiro, eletrotécnico, biomédico, aposentado e desempregado.

Sobre os níveis de escolaridade 15% ainda possuem somente o ensino fundamental, 75% possuem o ensino médio, e os 10% restantes cursaram ou estão cursando o ensino superior e também encontramos 1 (um) mestre e 1 (um) doutor. São em sua maioria homens², adultos e solteiros, 80% acima dos 30 (trinta) anos de idade, 60% solteiros (mas incluindo os divorciados e viúvos) e os outros 40% casados. Contudo temos o dado de que 65% possuem filhos; isso unido ao percentual de casados nos remete a pensar na presença da instituição familiar.

“Maravilhoso personagem, esse tal de motociclista. Muitas motos eu tive, mas jamais fui um verdadeiro motociclista, erro que, em tempo, trato agora de desfazer” (Drumond, 2006). Existe uma mensagem subliminar no fato de ser motociclista de moto clube e no outro

² Esse dado se torna mais alto, devido ao fato de todas as mulheres participantes de moto clubes de Goiânia terem respondido os questionários e pela razão desses questionários representarem apenas 34% dos moto clubes de Goiânia.

de somente possuir uma motocicleta. Essa associação – o moto clube – proporciona prazeres para além do possuir e diferenciar as formas de seu uso, atrelando a isso ideais societários.

Algumas pessoas chegam até mesmo a participar de encontros e listas de discussão, não que isto seja imprescindível ou importante. O que importa é a filosofia envolvida. Hoje, minha esposa e eu, montados em nossos sonhos, planejamos, ainda timidamente, lances cada vez maiores, sempre dispostos a encontrar novos velhos amigos, que certamente nos acolherão de braços abertos (Drumond, 2006).

Esse último fragmento vem exaltar o ideal de irmandade proposto na maioria dos moto clubes existentes e desse comportamento de companheirismo para com os outros moto clubes que é uma perspectiva contraditória se pensarmos nos conflitos citados anteriormente. Esse chamar o outro motociclista de amigo, irmão, *brother* é fato presente em todos os moto clubes pesquisados. Isso se estende pelo ciberespaços, já que os agrupamentos virtuais parecem se tornar cada vez mais comuns, verificando-se que 55% dos entrevistados participam de comunidades virtuais³ e visitam sites⁴ relacionados à motocicleta e aos moto clubes.

Para finalizar essa caracterização do ator em questão, levantamos que 60% deles são nascidos em Goiânia e os outros são das seguintes cidades e estados: Aparecida de Goiânia – GO, Inhumas – GO, Piracanjuba – GO, Santa Luzia – MG, Uberlândia – MG, Rio Pomba – MG, Rolim de Moura – RO, Natal – RN, Juquitiba – SP, Tocantinópolis – TO, Brasília – DF, Rio de Janeiro – RJ, Presidente Olegário – MG, Cuiabá – MT. Também encontramos um membro nascido em Portugal.

Após esse diagnóstico e caracterização dos nossos atores sociais, formadores de territorialidades urbanas, os membros de moto clube, apresentaremos o campo simbólico que define e identifica o motociclista, utilizando como base os seus comportamentos e vivências do cotidiano e também como um associado.

Retomando a diferenciação dos moto clubes com os demais grupos juvenis urbanos, trazemos o seguinte exemplo: um *punk* nem sempre é *punk* no seu trabalho e em sua residência e os *metaleiros/roqueiros/hardcores* nem sempre podem continuar tendo essa

³ Após busca no site de relacionamento e comunidades, Orkut (www.orkut.com) foram encontradas 3129 comunidades sobre moto clubes e motocicletas.

⁴ Após busca no site de relacionamento e comunidades, Orkut (www.orkut.com) foram encontradas 3129 comunidades sobre moto clubes e motocicletas.

identidade grupal em seu trabalho⁵ e em seu lar. Contudo a maioria dos motociclistas de moto clube, como foi demonstrado no diagnóstico anterior, possuem a motocicleta como principal veículo de locomoção, sendo assim, mesmo indo para o trabalho ou realizando outras funções, eles costumam utilizar os seus coletes (Figuras 78 e 79), com os brasões, e uma outra minoria, dependendo de sua atividade profissional, não usa somente coletes, mas as ornamentações de seu gosto durante todos os dias e em todos os lugares⁶. Existem também os denominados de “*poser*”⁷, que são os motociclistas que só usam a “roupa/fantasia de motoqueiro doidão e fazem uma cara de mal” no final de semana, pra dar um volta com sua motocicleta e ir até os territórios de moto clubes espalhados pela cidade. São também criticados e sofrem rivalidades dos membros de moto clubes mais antigos.



Figura 78: Foto – Colete do Muthantes (Goiânia – GO)
Fonte: Show do motor, 2007.



Figura 79: Foto – Colete do Pioi do Asfalto (Goiânia – GO)
Fonte: Show do motor, 2007.

⁵ Cabe ressaltar a questão do uniforme exigido em determinados estabelecimentos que desconfigura a identidade do membro de um grupo.

⁶ Presenciei um evento onde os motociclistas utilizaram a piscina para banho, quando saíam ficavam de colete e vestimenta de banho, como a sunga.

⁷ Termo pejorativo usado no Brasil e no exterior.

A busca de exibir sinais seguros e visíveis de pertencimento a um determinado grupo faz parte do processo de definição de identidade e definição de territorialidade. O estilo não é simplesmente o conjunto de traços que se pode observar num artefato, pressupõe a criação consciente de símbolos ordenados e com intenção de diferenciação, o que é defendido por Abramo (1994). Entre os moto clubes esse estilo é chamado de “*mulambo*”, quanto mais “*mulambo*”, mais *biker* - termo em inglês para motociclista de moto clube. Durante as viagens o que vale é a “*mulambisse*”!

Os coletes são, em si, o principal símbolo de pertencimento a um moto clube, não esquecendo aqui da motocicleta. Os coletes não trazem apenas o Brasão do clube, mas uma infinidade de informações, distintivos visuais que identificam os motociclistas. Encontramos também coletes com os *punks*, *skinheads* e em membros de bandas musicais. O colete é o símbolo de que você faz parte de um moto clube, seu uniforme, sua armadura, sua identificação, tanto na estrada, quanto dentro das cidades. Motociclista sem colete é ninguém, pois não se diferencia num espaço qualquer dos outros co-presentes.

O colete e suas principais vestimentas são um dos melhores meios de expressão e modos mais claros de demonstrar sua relação com a sociedade. Como afirma Ferreira (1999, p.94) “a roupa declara claramente os dois mais óbvios pólos de expressão de uma sociedade – conformidade e rebelião – que qualquer outro costume social”. As vestimentas dos motociclistas e o colete em especial são mais que enfeites, possuem a função de diferenciar e identificar. Através do colete é possível distinguir a posição hierárquica daquele membro e através dos objetos nele contido é possível identificar principais características de seu moto clube. O colete conta a história do membro que o usa.

No decorrer da pesquisa, especificamente a de campo, constataram-se os seguintes objetos nos coletes: o brasão do moto clube, a cidade e o Estado do clube, o tipo sanguíneo do motociclista, *bótons* de outros clubes, símbolos religiosos (santos católicos, terços, escapulários, cruzes), suásticas, nome ou apelido do motociclista, homenagem a membros do clube que faleceram, homenagem aos clubes amigos, peças de motocicleta (parafusos, velas, bielas), bandeira do Brasil, bandeira de Goiás, nome da esposa, nome dos filhos, emblemas de 1%, ou os números 13 e/ou 81, frases religiosas ou sátiras (Figura 80), símbolos tidos como satânicos, miniaturas de caixões e até mesmo uma xícara. Ressalta-se ainda que existem coletes em *jeans* e em couro (Figuras 81 e 82). Em geral, os que usam *jeans* são aqueles mais antigos e mais rigorosos em seus regimentos internos. Em Goiânia somente o Vikings, Prospect 81, Profetas, Trecheiros e Balaios usam o colete *jeans*.



Figura 80: Foto – Colete de um membro do Alcatéia (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.



Figura 81: Foto – Colete em jeans do Vikings (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.



Figura 82: Foto – Colete em couro do Muthantes (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.

O colete se torna uma ornamentação do tipo vestimenta e, nesse âmbito de vestimentas, existem ainda as calças em jeans e couro, além dos modelos boca-de-sino advindos dos *cowboys*, o coturno, a bota, o capacete, o cinto, a fivela, o lenço, a bandana, a luva, anel, brinco, *piercing*, correntes, colares, pulseiras, jaquetas. Todos esses ícones trazem formas diferenciadas como fivelas em forma de motocicletas, cintos com pregos e parafusos, anéis com o brasão do clube, jaqueta também ornamentada tal como o colete. São em si um campo simbólico e uma forma de comunicação também simbólica. “A roupa é, portanto, um código do qual nós utilizamos para nos comunicarmos com o mundo exterior. Tal código, de baixa semânticidade, irá sofrer um alto grau de variação, de acordo com um grande número de valores que irão interferir em sua decodificação, tais como o local, o momento, a postura, a relação com as roupas das outras pessoas entre outros” (Ferreira, 1999, p.97).

Esse rico campo simbólico é também favorecido e favorece um comércio específico para essas marcas identitárias, comércios esses que são geralmente móveis e informais, ou seja, acompanham os territórios eventuais (Figura 83). Também há artesãos em metais que criam as jóias, fivelas e as miniaturas feitas com peças de motocicletas (Figuras 84). “Na sociedade contemporânea, vivemos cercados pelo mito da novidade por todos os lados, de modo que a juventude (grupos urbanos) se torna, ela própria, uma mercadoria” (Coutinho, 2007, p.01). Estes comércios específicos acompanham os locais freqüentados pelos motociclistas e contribuem, em efeito, para reforçar seus territórios e as simbologias manifestas na territorialidade.

Existem também as marcas corporais que, para Ferreira (2004), englobam os *body piercings*, as tatuagens, os estilos de cabelo e barba, e no caso do gênero feminino, as unhas e a maquiagem.

Ao ressuscitar as práticas de marcas corporais, os seus usos não se limitaram a traduzir ou copiar práticas ancestrais. Embora reivindicadas como uma herança cultural das sociedades ‘primitivas’, a tatuagem e o *body piercing* são hoje praticadas em condições materiais, sociais e simbólicas radicalmente diferentes. Se tornam signos estatuários claros e precisos, socialmente determinados e codificados e se constituem posteriormente em signos identitários semioticamente flutuantes, e em relação ao padrão dominante são considerados diferentes e alternativos (Ferreira, 2004, p.81-82).



Figura 83: Foto – Banca de acessórios para motociclistas (Goiânia – GO)
Fonte: Mesquita, 2007.



Figura 84: Foto – Miniaturas de motocicletas Motored – Tamanho real 40cm (Goiânia – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2008.

Em relação à tatuagem foi percebido que existem alguns membros que tatuam os brasões do moto clube (Figura 85), motocicletas, peças, acessórios e também emblemas como o 1%, o 13 e o 81. Esse costume de marcar o corpo é visto por Pereira (2005) não como mera ação em si de tatuar, mas como comunicação e pelo efeito que produz, ou seja, possui eficácia simbólica. Quando o membro que tatuou o brasão sair do moto clube, deve retirar a tatuagem com cirurgia plástica, tatuar a data de saída bem próximo à tatuagem ou tatuar algo sobre o brasão. Isso depende de cada moto clube e de seu estatuto.



Figura 85: Foto – Tatuagem do Brasão do Moto Clube: Alcatéia Moto Clube (Goiânia – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2008.

Esse campo simbólico percebido nas territorialidades do mundo motociclístico, e no caso específico das ornamentações usadas em seus corpos, nos remetem a pensar naquele desencantamento pelo mundo citado no Capítulo I, assim como, na “pobreza” de símbolos⁸ advindos da queda e/ou porosidade das instituições como a família, o estado, a igreja e a escola, nas primeiras décadas do século XX. Essa vastidão de símbolos nos faz pensar em um reencantamento pelo mundo “um retorno ao emocional e afetual” (Maffesoli, 2004, p.28) e também um enriquecimento simbólico, mesmo com símbolos tidos como antigos, mas atualmente (re) significados⁹ segundo os seus ideais identitários. “A organização grupal unida ao campo simbólico surge como uma espécie de compensação diante de uma sociedade cujos laços e coesão social são frágeis” (Quaresma, 2006, p.86). Entende-se assim os principais ideais e lemas dos moto clubes: igualdade, liberdade, fraternidade e irmandade. Todos com um toque de juventude, pois o pertencer ao grupo remete à extensão da juventude. Estando no

⁸ Takeuti (2004) denomina isso de ineficácia simbólica surgida a partir de ações de aniquilamento não só social e simbólico, mas também físico.

⁹ Cada grupo cria uma nova forma de instituição imaginária como o objetivo de se diferenciar da geração precedente, mas mantendo uma relação um tanto de continuidade quando de inversão dos signos do movimento anterior, a (re) significação. (Heller, 1987)

grupo serei sempre jovem. Deseja-se ser jovem cedo e permanecer jovem por muito tempo (Yonnet, 1985).

Abramo (1994) fez um levantamento de termos que tentam em especial pela mídia denominar esses grupos, e de certa forma não compreendê-los mas julgá-los com argumentações sólidas. Nessa busca Abramo encontrou o seguinte: estilos espetaculares, modismos vazios, exibição, exibicionismo, artificialidade, máscara e fantasia. Cabendo agora relacionar os dados desta pesquisa com esses termos, serão eles vazios, artificiais? Em relação ao exibicionismo deparamos com autores como Takeuti (2004) que vê este culto ao corpo como um culto a si, tradução do narcisismo. Uma outra questão a se pensar.

Focalizando-se essas práticas culturais concretas e as balanças de poder em mutação desses grupos, percebe-se que eles estão totalmente inseridos em processos de produção, classificação, circulação e consumo de bens culturais, mesmo os pós-modernos, como aponta Featherstone (1995). O aumento desses grupos, juntamente com a diversidade de mercadorias, aliado à tecnologia da informação, faz com que as relações sociais fiquem saturadas de signos culturais e que estão em constante mutação, a ponto de Baudrillard (1972) afirmar que estamos em um período de decadência das classes sociais.

Deixando o motociclista parte-se para a motocicleta, juntamente com suas simbologias e representações, vendo-a como um dos elementos desse campo simbólico, que também contribui para a formação de territorialidades.

4.2. Motocicletas: veículo que também carrega simbologias e representações

“Chamamos as coisas não conforme são em si mesmas,
mas conforme são para nossas mentes”
(Tomás de Aquino).

Do mesmo modo que as ornamentações e o motociclista compõem esse campo simbólico que é possível de formar territórios e deliberar acessos, a motocicleta também transita nessas organizações e as compõem.

Cavalcanti (2001) vê a vida cotidiana no urbano unida às atividades de lazer, educação, trabalho ou descanso. Essas atividades são capazes de orientar e produzir o espaço urbano, assim como a dinâmica da circulação de pessoas e objetos através das malhas viárias. Goiânia traz uma mistura de estilos que reordenam esse urbano, tendo a co-presença de

modos de vida urbano e rural expressando uma diversidade cultural. Como geógrafos, compreender essa diversidade, explicá-las e apreendê-las é uma forma de renovação do olhar para a cidade. Hoje na paisagem da cidade tem-se ao mesmo tempo o global e o local.

Os modos de vida aqui trabalhados são reflexos e condições do urbano e essa dinâmica de circulação nos faz trazer à tona a motocicleta. Atualmente esta é a grande vilã dos acidentes de trânsito na cidade, tal como os óbitos advindos deles. É também um veículo de baixo custo e com facilidade de compra. Paralelamente, com o caos no tráfego urbano da cidade, se tornou o mais rápido e eficaz para diversas atividades, em especial as entregas a domicílio de uma vasta diversidade de mercadorias. A sua agilidade e leveza é algo inquestionável desde a sua criação, o que favoreceu seu uso na malha viária citadina. Nota-se, por exemplo, a proliferação de moto táxis, fato que atingiu os proprietários dos táxis (automóveis). Esses exemplos reforçam e parece ilustrar o meio técnico-científico-informacional proposto por Milton Santos (1999), que faz a sociedade produzir novas espacialidades.

A motocicleta é um produto advindo de tecnologia, dentro desses grupos se torna um objeto simbólico de valor sentimental e afetivo, a ponto de na venda não serem considerados apenas os valores de mercado, como também o caráter sentimental com o objeto tecnológico. A pergunta: Quanto vale uma moto dessas? Nem sempre é respondida e quando o questionador não entende do valor de “reliquia” e posse, se assusta com os preços exorbitantes. Contudo o mais correto é ter a seguinte compreensão: uma motocicleta antiga, customizada pelo proprietário e carregada de lembranças de viagens, não tem preço.

Assim como os coletes, as motocicletas também carregam ornamentações, em campo encontramos os seguintes elementos nas motocicletas e também nos triciclos: chifres de gado, adesivos de brasões de outros moto clubes, adesivos com imagens religiosas (santos, Jesus Cristo), terços católicos, fitas vermelhas (para afastar a inveja), cabeça de javali empalhada, bandeira do Brasil, tanques de combustível em forma de caixão, caveiras, crânio de macaco, crânios humanos em plástico, boneca sem cabeça, frangos de plástico, farol em forma de olho, o quadro da moto em forma de grilo e esqueleto, ursinhos de pelúcia, espeto do tipo tridente, foto do Che Guevara, duendes, gnomos, porta latas, DVD portátil, buzinas com diversos sons, sirenes e ainda uma gama de diversidade em pinturas aerografadas.

Assim, esses veículos têm ornamentações que não passam despercebidas por pessoas alheias ao “pedaço”, são realmente motocicletas diferenciadas. Um motociclista com um desse veículo foi buscar uma garota em sua residência, a mãe da moça a acompanhou até o

portão e ao sair fez a seguinte pergunta: “Você vai levar minha filha nisso, onde ela vai sentar? Minha filha, quer o carro?” (Depoente 02).

Ousando mais uma vez, a motocicleta atua como a extensão do corpo do motociclista, sendo que os dois – veículo e piloto – fazem parte dessa sociedade de imagens proposta por Fontenelle.

São muitas as características que nos permitem definir nossa sociedade como “das imagens”, dentre as quais o fato de que essa é uma sociedade capitalista, cujo princípio concorrencial está baseado na diferenciação dos produtos pelas imagens; é uma sociedade na qual houve uma imbricação tal entre economia e cultura ao ponto da indústria cultural, tornar-se seu paradigma por excelência; estar na imagem é existir e vive-se, então, numa forma de sociabilidade marcada pela performance, pela produção de impressões (2006, p.04).

A autora ainda nos chama atenção a respeito da aceleração do tempo, essa mobilidade do corpo é algo fundamental para a melhor compreensão desse homem moderno, que atualmente está dentro de um moto clube. Para Sennett (1997) o homem moderno é acima de tudo um ser humano móvel. As transformações e revoluções científicas, como o período de criação da motocicleta na Alemanha e na Inglaterra, fizeram com que a compreensão de corpo fosse remetida à mobilidade e junto com isso a visão de liberdade, o fato de ter maior mobilidade. Não se pode negar que a motocicleta mais que o automóvel tem a capacidade de mover o corpo de modo versátil. Essas considerações aumentam o ideário de liberdade inserido nas motocicletas no decorrer da história e tão presente nos imaginários atuais.

A motocicleta carregada de símbolos/imagens, assim como o corpo que está sobre ela, faz com que seja esse objeto técnico uma extensão do motociclista, de seu corpo em movimento, o homem-máquina.

O que também incorpora essas reflexões é o processo de customização, não sendo o simples fato de modificar uma motocicleta. Customizar, para os motociclistas que fazem ou pagam para suas motocicletas se transformarem em *choppers*, ultrapassa a questão da modificação e se une à analogia corpo e máquina. As motocicletas quando saem das fábricas para as concessionárias, sendo depois vendidas, não são como os automóveis com bancos e volantes reguláveis à altura do condutor. Então fazer uma *chopper* é deixar a sua motocicleta com as suas medidas para que você tenha mais conforto. Por exemplo: o guidão é colocado do tamanho de seus braços, as pedaleiras (onde colocam os pés) de freio e de passar marchas devem ter o tamanho correto de suas pernas e o banco deve acompanhar essa posição mais

confortável, sendo retirado, refeito e posto na medida do motociclista, com mais ou menos espuma e, em muitos casos, as *choppers* não possuem banco para o “garupa” e tampouco suspensão (amortecedor traseiro), sendo chamadas de “rabo duro e rabo seco” (Figuras 86 e 87).



Figura 86: Foto – Motocicleta *chopper* com as medidas do proprietário, Vikings Moto Clube (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Mesquita, 2006.



Figura 87: Foto – Motocicleta *chopper* com as medidas do proprietário (Estados Unidos)
Fonte: Arquivo Alcatéia Moto Clube, 2007.

Os leitores desta pesquisa e pessoas que não possuem conhecimento sobre essas transformações podem levantar questionamentos sobre a legalidade e segurança desses veículos. Cabe informar que o Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO - em 1980 legalizou esse tipo de veículo, as *choppers*, e demais modificações nas motocicletas originais. Contudo existe um padrão de segurança a ser seguido e itens obrigatórios, sendo assim, toda motocicleta que se transforma em *chopper* deve ir até o DETRAN, passar por vistoria no Inmetro para obter o lacre e o documento do veículo, perdendo a marca e o modelo da motocicleta, mas mantendo agora a cor e os números de chassis e motor.

O que se quer demonstrar com isso é que, a motocicleta, um objeto técnico surgido na década de 30, usada na guerra, é atualmente em alguns casos modificada artesanalmente para melhor conforto nas viagens, sendo isto reconhecido e legalizado. Mais uma vez retomamos a questão de enxergar o motociclista de moto clube como um ator social criador de territórios, firmador de territorialidades urbanas juntamente com seus símbolos, modificador de leis e regras, incentivador de consumo e de novas práticas produtivas.

Como foi demonstrado nas imagens anteriores e também na caracterização das motocicletas dos moto clubes, compreendendo-as até como extensão de seus corpos, muitas delas não possuem garupas, mas e a mulher, companheira, esposa, namorada? É o que se tenta de forma rápida a seguir: demonstrar o lugar da mulher e as imagens vinculadas ao gênero feminino em meio aos moto clubes.

4.2.1. Lugar de mulher é na garupa!

Para a maioria dos membros dos moto clubes, se a motocicleta possui garupa o lugar da mulher é lá, e quando não tem garupa seu lugar é em casa. As linhas que se seguem não procuram uma reflexão profunda sobre gênero e também não tem o intuito de retornar ao passado histórico que projetou essa mulher tida como submissa e do lar, tampouco propõe-se uma perspectiva feminista. Independente do gênero da pesquisadora, acredita-se na necessidade e importância de caracterizar a presença feminina nestes espaços.

O gênero feminino nos territórios fixos e eventuais foi percebido e observado, das seguintes formas:

- a) esposas e namoradas: são respeitadas, figuras já conhecidas pelos outros motociclistas e muitas vezes identificadas através de camisetas com o nome e/ou brasão do moto clube de seus esposos e namorados, geralmente não possuem motocicletas e vão nas garupas ou em carros próprios para os eventos;
- b) amantes: vão aos encontros como objetos de beleza, enquanto as esposas estão no lar; são também respeitadas pelos motociclistas e demonstram a figura da mulher que pode viajar, enquanto a esposa não;
- c) garotas de programas: possuem vestimentas diferenciadas, sensuais, são contratadas para estarem nos encontros “desfilando” com membros que querem demonstrar status com lindas mulheres em suas garupas, para fazerem *striptease* durante o evento e também para serem “ganhadas” em bingos e rifas que frequentemente acontecem;
- d) solteiras: essas possuem alguma ligação com os moto clubes, são amigas, parentes e convidadas, essas não são desrespeitadas, mas podem sofrer “cantadas”, naturalmente sem gerarem maiores conflitos;
- e) mulheres motociclistas: independente do estado civil ou são julgadas como homossexuais ou atribuem a propriedade da motocicleta ao companheiro, não acreditando eles que estas podem possuir motocicletas e viajarem para esses eventos, lembrando que existem as que participam de moto clubes e fazem isso.

A figura feminina unida à motocicleta com um caráter erótico também é divulgado pela mídia (Figura 88): a mulher nua combina com a máquina, algo também encontrado nas sedes dos moto clubes, como nos quadros de motocicletas com mulheres despidas sobre elas.

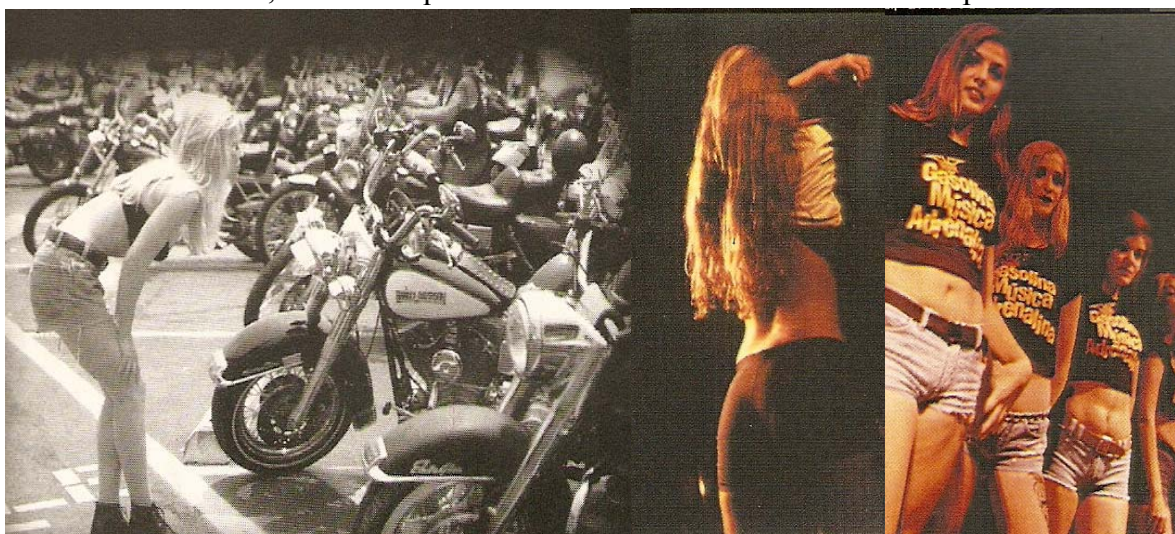


Figura 88: Imagens de *folders* do Zardini Moto Show (Goiânia – GO)
 Fonte: Arquivo do Zardini, 2007.

Sobre a presença de mulheres em moto clubes e de moto clubes femininos percebeu-se que, no caso do Alcatéia que possui uma mulher membro, esta é respeitada e elogiada por motociclistas antigos e novos, pois na década de 80 comprou a sua moto (alta cilindrada) e se tornou a primeira mulher motociclista de Goiânia, frequentava e era aceita nos territórios dos moto clubes, não sendo julgada como homossexual, mas como alguém que se comportou como um homem e foi assim aceita nos grupos.

Os dois moto clubes femininos, Penélope Chamosa e Guerreiras de Avalon, também merecem atenção. O primeiro é uma facção de um moto clube de São Paulo e possui uma integrante, que ganhou a moto do esposo, que também é um membro de moto clube e, ao viajar por eventos, foi convidada a ser Penélope Chamosa.

As Guerreiras de Avalon, criado em 2005, foi uma revolta de esposas e namoradas de membros de determinados moto clubes de Goiânia, que se reuniram e formaram o seu próprio clube, umas compraram motocicletas e outras usam as dos companheiros. Atualmente viajam sozinhas ou com os clubes de seus cônjuges.

São poucos os moto clubes que permitem a presença feminina nas viagens, ou criam regras para as viagens que podem ser feitas em famílias e as viagens que são “missão” do clube. Durante todo o tempo de pesquisa, somente o Muthantes mostrou que as mulheres possuem atividades que contribuem com a organização dos eventos, em especial o Dia dos Namorados, existe a organização feita pelas companheiras, que possuem camiseta para serem identificadas como fazendo parte da família Muthantes Moto Clube. Nos deparamos também com uma mulher de colete com a seguinte frase nas costas: “Afasto-se. Propriedade de um Cruz de Ferro”, esse é um clube de Brasília.

A presença feminina homossexual é aceita, contudo existe um ambiente homofóbico masculino. Por ética acadêmica, não citando nomes, mas foi percebida a presença de um homossexual como membro de um moto clube, “aceito” e reconhecido pelo clube.

Concluindo essas linhas rápidas, a mulher por mais que crie estratégias para se inserir nesses territórios é excluída, julgada, tida como posse/propriedade e ainda se porta como objeto sexual. Nota-se ainda que a indumentária, o tipo de motocicleta utilizada (*chopper*) e sua customização são maneiras de influenciar o comportamento das mulheres que frequentam os moto clubes e manter afastados os homossexuais – masculinos particularmente – a partir de uma visão estereotipada de homem “machão”, sinônimo ainda de força, aventura, coragem e liberdade.

4.3. Moto Clubes e seus ritos

Esse subtítulo que “encerra” esta pesquisa se faz necessário por entendermos que os rituais, conforme esclarece Turner (1974), são chaves para a melhor compreensão do ser social, pois os ritos expressam funções sociológicas e psicológicas latentes, de forma que o ritual se torna um caminho fundamental para entendermos os mecanismos utilizados para controlar e influenciar o outro, em se definindo territorialidades.

Além de Turner, buscamos contribuições de autores que enfatizam a importância dos símbolos presentes nos rituais, como Segalen (2002), Terrin (2004) e Van Gennep (1978). Segalen nos atenta em visualizar a sociedade contemporânea, em especial o urbano, como espaços para ritos e rituais e deixar a idéia ainda existente de ausência ritualística; o rito para esta autora é um conjunto de atos formalizados, expressivos, portadores de uma dimensão simbólica, caracterizado também por uma configuração espaço-temporal específica, pelo recurso a uma série de objetos, por sistemas de linguagens e comportamentos específicos e por símbolos emblemáticos, cujo sentido codificado constitui um dos bens comuns do grupo, como os que iremos apresentar a seguir.

Os rituais motociclísticos possuem caráter público e privado – e isso pode ser diferenciado de um moto clube para o outro – sendo que, em geral, não remetem a pensar em performances religiosas, mas existem os que possuem essa conotação por trazerem em si regras advindas de uma associação, e os ritos permeiam essa idéia diferenciada do ritual em si. Terrin (2004) acredita que mesmo sem a intenção de uma performance religiosa, os ritos contemporâneos, quando são capazes de ultrapassar a racionalidade humana, possuem características de metalinguagem e significados pré-pragmáticos e ultra-significantes que podem nos remeter ao sagrado e também ao religioso.

Preferiu-se denominar de ritos os momentos que iremos descrever, e não de rituais, devido à carga sagrada, religiosa e de periodicidade definida que ainda prevalece nesse último termo. Também não iremos percorrer os debates sobre sagrado e profano, mas sim explicitar esses ritos como uma forma de melhor caracterizar os territórios e as territorialidades dos moto clubes.

Para que o sentido se remeta mais “as maneiras de agir que só nascem dentro de grupos reunidos e que estão destinados a suscitar, manter ou fazer renascer certos estados

mentais desses grupos, o rito situa-se definitivamente no ato de acreditar em seu efeito, através das práticas de simbolização” (Segalen, 2002, p.21).

Alguns desses ritos encontrados são tipicamente de passagem, ou seja, como exara Van Genep, traduzem mudança de status e de hierarquia. Essa é uma idéia proposta pelo autor que rompe pioneiramente com a universalidade da fisiologia como característica dos chamados "ritos de puberdade", resgata os ritos de passagem do seu plano de estudo individual e descobre que, dentro de uma multiplicidade de formas conscientemente expressas ou meramente implícitas, há um padrão típico sempre recorrente nos ritos de passagem. Sendo assim, esses Ritos de Passagem podem ainda ser considerados como Ritos de Separação, Ritos de Margem e Ritos de Agregação; percebem-se assim três fases nitidamente distintas: separação, agregação e, entre estas, uma fase liminar, fronteira, marginal, paradoxal e ambígua – Ritos de Margem. Vejamos algumas dessas cerimônias que possuem o objetivo de “passar um indivíduo de uma situação determinada a outra situação igualmente determinada” (Van Genep, 1977, p.27).

4.3.1. Motociclista sem colete é ninguém!

Em geral, nos moto clubes existem regras quanto ao uso do colete: primeiro o indivíduo deve ser convidado por um membro do moto clube, que será o seu padrinho. Esse indivíduo usará um colete “aberto” e quando o clube, juntamente com seu padrinho, considerar o momento ideal para ser membro do clube ele passa pelo rito de batismo de entrada e pega o colete “fechado” (Figura 89). O estar aberto ou fechado significa ter ou não o brasão do clube, só podem utilizar o brasão membros batizados, até então são denominados de “prósperos”. O uso do colete aberto significa, então, uma situação de margem para a agregação definitiva.

O moto clube Abutre’s possui um rito diferenciado, pois não existe o colete aberto e sim o colete com o brasão “Raça”, como um sub-clube, ou seja, enquanto não completar 25 anos e não for o momento ideal esse indivíduo continua sendo Raça e não Abutre’s (Figura 90).



Figura 89: Foto - Coletes abertos e fechados (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.



Figura 90: Foto - Colete Abutre's para membros e colete Raça para prósperos (Goiânia – GO)
Fonte: Show do Motor, 2007.

Já o *Hells Angels* Moto Clube recorreu aos moto clubes Suportes, um moto clube que usa o emblema *Support 81* em seu colete é um moto clube “amigo”. Ainda existe entre os *Hells Angels* a fase de *Hanground* e *Prospects 81*, nessa última fase deixam os coletes de seus clubes originais e passam a usar um colete aberto com o emblema *Prospect 81*. Os *Hells Angels* parecem preferir um indivíduo que já tenha sido membro de um moto clube do que um motociclista sem moto clube. Nota-se que esse moto clube possui uma das três fases distintas que se comportam como Ritos de Margem, para a afinal agregação.

Não existe em nenhum moto clube tempo específico para trocar de colete, de um aberto para um fechado, de um Raça para um Abutre’s, ou de Support, Hanground e Prospect para um Hells Angels. Isso depende da vivência como motociclista e do cumprir ou não o estatuto do moto clube dele pertencente.

Um outro costume, e não rito especificamente relacionado ao colete é a sua higienização, clubes como o Profetas e o Vikings só lavam o colete uma vez por ano, no Aniversário do Anjos da Liberdade na Cidade de Goiás.¹⁰

4.3.2. Para ser irmão deve ser batizado!

Os batismos para entrada em um moto clube significam a passagem, o Rito de Agregação, onde o indivíduo passa de próspero para membro, refletindo tipicamente um rito de incorporação. Existem clubes que o fazem de forma particular tendo a presença dos já membros, em geral na sede do moto clube ou na residência do presidente. Na ocasião fazem a leitura do estatuto e regimento do clube e perguntam se o indivíduo aceita cumprir, em caso afirmativo o colete fechado lhe é entregue.

Quando feito em público, após a entrega do colete, ocorre o banho de cerveja ou óleo de motor, no caso do Anjos da Liberdade o batizado é feito com um mergulho no Rio Vermelho, na Cidade de Goiás, com a presença de um padre motociclista que vem de São Paulo todos os anos para esse evento (Figura 91).

¹⁰ Não encontramos informações sobre como começaram esse costume e não existe um momento específico no evento para essa lavagem, sendo também feita separadamente de um moto clube do outro.



Figura 91: Foto - Batizado do Anjos da Liberdade (Cidade de Goiás – GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.

4.3.3. Atenção, a reunião começou!

Como já citado, as reuniões possuem a periodicidade mensal, semanal e também podem ser convocados em caráter extraordinário. No primeiro momento só reúnem membros de coletes fechados e num segundo momento ocorre a entrada de próspero. Englobam o período mínimo de 30 (trinta) minutos a 4 (quatro) horas de duração.

O espaço de reunião é a sede ou a residência do presidente, em geral a sede possui a sala de reunião, e não pode ser frequentada por visitantes.

Nas reuniões definem a hierarquia do clube através de votação, as viagens e as questões monetárias, já que os moto clubes cobram mensalidades. Se faltarem às reuniões pagam multas.

4.3.4. Entrar é fácil, sair é o problema.

Existem diferentes motivos que levam um membro a sair do moto clube, através das entrevistas com os presidentes de determinados clubes foi possível levantar os seguintes motivos: falta de compromisso com o clube, comportamentos que não seguem o regimento interno, entrar em outro moto clube sem comunicar ao presidente e pedir para sair alegando os seus motivos particulares.

Para sair de um moto clube, o rito aqui é o de separação, envolve a devolução do colete e todos os objetos que possuem o brasão do clube (adesivos, anéis, fivelas, camisetas), se estiverem na motocicleta devem ser retirados. Deve ainda quitar todas as despesas que estiverem em atraso e, se for entrar em outro clube, é necessário pedir ao presidente deste “novo” clube que solicite autorização ao presidente do clube de que se desvinculou para então entrar no novo grupo. A tatuagem é também algo que faz parte desse rito de saída, se o membro que está saindo possuir tatuagem com o brasão do moto clube deve tatuar algo sobre essa tatuagem, ou tatuar na mesma a data de saída do moto clube, demonstrando assim a sua desvinculação.

4.3.5. A despedida de um irmão.

Desde que entram num moto clube os membros sabem, através do regimento, que todas as despesas póstumas são de obrigação do moto clube, utilizando-se somente o túmulo familiar quando possuir. O caixão deve ser comprado e escolhido pelo clube, o membro deve ser enterrado de colete, o cortejo deve ser feito com o caixão em carro funerário, porém acompanhado de motocicletas buzinando e acelerando.

Durante a pesquisa infelizmente presenciamos um rito de separação como este, a Secretaria Municipal de Trânsito foi acionada para fazer a segurança e a liberação das vias para os motociclistas do cortejo, ressaltando que todos não usavam capacetes e isso é respeitado pelos órgãos fiscalizadores como SMT e DETRAN, como um ato de respeito assim como a retirada do chapéu.

As motocicletas tanto do clube do falecido como de outros entram no cemitério e no momento do enterro aceleram até o final do acelerador para despedir do irmão. Este acelerar

pode ser relacionado com o costume dos militares de atirarem durante o enterro de membros da alta hierarquia. Este rito vem reforçar a idéia de irmandade proposto pelos moto clubes.

4.3.6. Unidos também nas estradas

No que se refere às viagens foram constatados alguns ritos como: rezar terço, fazer oração espontânea, colocar as motocicletas dentro da igreja e pedir benção ao padre e também ao pastor, ficar em círculo de mãos dadas e em silêncio, sendo que manifestações individuais foram também percebidas. Nesse momento organizam como será formada a fila de motos.

As motocicletas quando em grupos nas rodovias, segundo as leis do DETRAN, devem estar organizadas em fila única ou dupla. Contudo os moto clubes criaram ritos para esses momentos, o viajar. Um deles é que nunca um motociclista pode ultrapassar o outro na fila que se formou quando saíram para a viagem. O primeiro da fila é o presidente ou o membro que mais conhece o caminho, sendo chamado de capitão da estrada, esse primeiro membro é quem controla a velocidade da fila e as paradas.

O restante da fila segue a ordem de tempo de clube, sendo que no final da fila estão os prósperos. Contudo, o último da fila é um membro com uma motocicleta de maior cilindrada que pode chegar mais rápido ao presidente e outros membros para comunicar fatos necessários, ele geralmente é chamado de batedor, como na guerra. Quando a fila conta com mais de 50 (cinquenta) motociclistas, por exemplo, o batedor possui a função de não dispersar o grupo, estando atento a todos (Figura 92).

Essa ordem estabelecida na fila também ocorre em passeios promovidos pelo moto clube dentro da cidade, sendo os associados obrigados a permanecer nessa mesma organização no momento de estacionar, estacionando um por um até o último da fila. O primeiro da fila só deve estacionar onde couberem todas as motocicletas de seu moto clube, uma ao lado da outra. Constatamos que através dessas filas em movimentos criam-se também territórios em movimento, como estratégia de territorialidade está a proibição de ultrapassar o outro.

Nas viagens e passeios existe também uma rica linguagem de sinais, como por exemplo: levantar o braço direito para avisar sobre uma lombada na frente, esticar a perna para avisar o sentido da próxima curva, gesticular a mão esquerda para cima e para baixo

solicitando a redução da velocidade, dar seta para demonstrar que podem fazer uma ultrapassagem, etc.



Figura 92: Foto - Fila única de motociclistas (Inhumas – GO)
Fonte: Arquivo Chopper Moto Clube, 2006.

4.3.7. Os ritos nos territórios eventuais

Nos eventos organizados por moto clubes existem os seguintes ritos: o primeiro é que só se entra mediante o convite, desse modo dispensa o pagamento de entrada. Nesse caso o convite se torna um rito de agregação nas festas e eventos; o outro é que em todo evento existe o rito do discurso e da entrega do troféu (lembrança que representa que o clube esteve presente). Nesse momento o presidente do clube organizador do evento fala o nome de todos os moto clubes presentes e expõe de onde eles são, após a chamada de cada moto clube o seu presidente ou membro responsável (na ausência do presidente) deve ir ao microfone, dizer algumas palavras, em geral de agradecimento, receber seu troféu e retornar para seu micro-território (Figura 93).

Esse rito de entrega de troféu gerou um comércio de produção dos mesmos e também outro rito, o de colecionar na sede troféus de eventos (Figura 94). Os moto clubes mais

antigos e tidos entre eles como tradicionais denominam os novos moto clubes de colecionadores de troféus de eventos e não de motociclistas.



Figura 93: Foto - Entrega de troféus em evento do Anjos da Liberdade (Cidade de Goiás –GO)
Fonte: Noêmia Elisa, 2007.



Figura 94: Foto – Coleção de troféus de eventos e adesivos de moto clubes
Estante da sede do Alcatéia Moto Clube (Goiânia – GO)
Fonte: Mesquita, 2007

CONCLUSÕES

Os moto clubes de Goiânia foram analisados com ênfase nas suas formações territoriais e na capacidade de seus membros/associados constituírem territorialidades urbanas com um considerável poder simbólico. Para isso fez-se a caracterização desses atores, os motociclistas membros de moto clubes, assim como a de seus territórios, incluindo também a sua localização e ritos envolvidos. A partir disto é possível olhar para Goiânia e para o espaço urbano modificado e delimitado pelas estratégias espaciais desses atores, enxergando diversos símbolos e ícones que “pareciam” escondidos.

Retomando os objetivos principais desta investigação, vimos que circunstâncias culturais, sociais e econômicas foram responsáveis pela queda do individualismo e a possibilidade da sociedade contemporânea ocidental em formar grupos diferenciados, ou mesmo “tribos urbanas”, porém essa última com conotação especificamente metafórica. A motocicleta esteve presente em alguns desses grupos diferenciados em sua trajetória geográfica até chegar em Goiânia, cidade esta que por se comportar atualmente em cenário nacional como uma metrópole está aberta e mais vulnerável às forças globais e aos poderes da mídia, mais do que uma cidade média ou pequena.

A motocicleta é um veículo que merece atenção, o primeiro motivo é o de ter se tornado um símbolo de liberdade e aventura, outra foi o seu percurso histórico. Fato que a indústria do automóvel gerou desenvolvimento para diversas nações, contudo, a motocicleta foi criada antes do automóvel e também gerou considerável desenvolvimento e entrada de capital estrangeiro em países como Alemanha, Inglaterra e Itália – onde se encontravam as maiores indústrias de motocicletas. Devido a Primeira Guerra Mundial em solo europeu, essas indústrias foram fechadas fazendo com que os Estados Unidos assumissem a nova produção, foi então o país que mais produziu motocicletas para as duas grandes guerras. É sabido da grande entrada de capital estrangeiro nesse país por sua produção bélica, mas é importante ressaltar que nesses produtos bélicos estavam as motocicletas, em especial a marca *Harley Davidson* que foi comprada pelo Estado.

A motocicleta teve então diversas formas de uso como: a locomoção rápida nas cidades européias, a segurança pública, o uso militar nas duas grandes guerras, o esportivo e na década de 30 foi o veículo que carregou homens pelas primeiras rodovias dos Estados Unidos, apoiados pelo ideal de liberdade e aventura, proporcionado pela falta de segurança atribuída, até hoje, a esse veículo. Como utilizavam motocicletas advindas das guerras, era

mais propício viajar em grupo do que sozinho, surgindo assim os primeiros moto clubes e juntamente a arte de diferenciar as motocicletas, arte que atualmente é conhecida como customização e o produto final é o modelo chamado *Chopper*. Esse ideal ultrapassou gerações através dos movimentos de contracultura e subcultura que formaram grupos juvenis urbanos. Pudemos constatar que, mesmo sem características de moto clubes dentro desses grupos, havia também a presença de motocicletas e uso de vestimentas que remetiam ao visual dos motociclistas membros de moto clubes.

A mídia foi a grande propulsora da propagação de moto clubes pelo mundo, assim como a da imagem de rebeldes, selvagens, violentos e drogados. Imagem essa que reflete no imaginário das pessoas fora do “pedaço”, e fazem generalizações com esses grupos não sabendo da diferenciação entre eles e da existência, por exemplo, de moto clubes evangélicos. Com a visão voltada para essa diferenciação entre os moto clubes de Goiânia, buscou-se compreender o seu processo de formação. E foi constatado que antes – final da década de 70 e início de 80 - eram grupos de colecionadores de motocicletas antigas; tiveram contato com moto clubes brasileiros e resolveram se transformar num moto clube de fato. Surgiu então o Vikings Moto Clube, a partir daí surgem outros três Alcatéia, Chopper e Papaléguas, desses somente o Chopper não existe mais.

Com o olhar agora direcionado aos territórios criados por esses indivíduos, pudemos perceber que na década de 80 existiam 15 (quinze) territórios, que eram oficinas, residência de colecionadores e alguns espaços públicos, sendo que o único espaço específico para moto clubes era a Sede do Vikings. Na década de 90, os territórios aumentaram para 20 (vinte), além dos citados acima surgiram eventos específicos para moto clubes e mais espaços públicos foram territorializados por eles. Já nos anos 2000 encontramos 40 (quarenta) espaços territorializados pelos moto clubes, ressaltando que atualmente temos em Goiânia 11 (onze) sedes de moto clubes e 7 (sete) moto bares; números que demonstram um crescimento considerável desses grupos em Goiânia.

Todavia, esses territórios, assim como os indivíduos que os formam, possuem características diferenciadas e devido esta diferenciação tivemos a ação de dividi-los como territórios fixos, territórios eventuais e micro-territórios. Constatando que existem territórios fixos (moto bares, sedes e oficinas), territórios eventuais (autódromo quando sedia eventos de moto clubes) e ainda dentro de cada um desses territórios é possível a formação de micro-territórios (uma mesa de uma bar, uma área de camping, um *box* do autódromo).

Esses territórios ainda podem dividir espaço com outros grupos e com o comércio, sendo assim, cada território de moto clube possui uma relação espaço-temporal, com periodicidade definida, contudo naquele momento de estadia/permanência em que o território está fixado o acesso é restrito e regras são estabelecidas para a manutenção do mesmo. Como é o caso do Centro Comercial Paranaíba.

Para a delimitação dos territórios os motociclistas utilizam de uma gama de símbolos, ícones e signos que, estando em seus corpos (vestimentas e acessórios), nas motocicletas e nos micro-territórios por eles formados, se comportam como estratégias para a manutenção do território tido como simbólico, e são essas marcas que formam as territorialidades por eles criadas. As territorialidades são então, nos moto clubes, estratégias espaciais com bases simbólicas, criadas pelos associados para a manutenção do território, são elas que realçam o território e expressam as principais características de um grupo; é ela também uma forma de comportamento, de relações, de poder e de práticas que mantém o grupo.

Dentre esses comportamentos foi possível perceber que os motociclistas associados em moto clubes de Goiânia são, em maior porcentagem, homens, com idade superior a 30 (trinta) anos, possuem mais de 5 (cinco) anos no moto clube, são naturais de Goiânia, solteiros, possuem filhos, são empresários, residem em Goiânia nas áreas periféricas, possuem também automóvel e triciclo, entraram no moto clube por gostarem de motocicletas e de viajar com elas, foram convidados por amigos, participam de comunidades virtuais e souberam da existência de moto clubes através de filmes. Isso não é uma visão generalizante, mas sim a demonstração das características que mais apareceram na investigação.

O gênero feminino é sem dúvida afastado desse meio, ainda masculinizado. Mesmo entre os moto clubes que se intitulam familiares. E nesse rico campo simbólico, carregado de costumes, regras e ritos, é possível visualizar uma Goiânia diferenciada, é possível ver o que alguns autores chamam de o submundo, como as atuais tribos urbanas. Nesta hipótese foi então possível constatar que esta pesquisa é também uma contribuição para interpretar Goiânia como um metrópole.

E nesse contexto acreditamos que um moto clube é uma associação de homens motociclistas que utilizam esse veículo para promover viagens, para criar espaços para maiores socializações com indivíduos que possuem o mesmo gosto, para enriquecer o campo simbólico urbano, para criar, (re)criar e dar continuidade aos rituais e ritos que podem sim acontecer no urbano e tentar, mesmo que de forma utópica, trazer à sua vivência algo diferente dos padrões de vida tidos como vigentes. Como se tratam de homens adultos com

estratégias de construção e manutenção de territórios bastante próprios, não podem ser caracterizados como “Tribos Urbanas Juvenis”, embora o ideal de juventude seja um de seus lemas.

Sendo assim, não basta passar por esses territórios ou mesmo frequentá-los para ser do pedaço; é preciso estar situado, ser reconhecido, numa peculiar rede de relações e num sistema rígido de hierarquia. Enfim, ser capaz de decodificar seus signos, defender seu território e dar continuidade em seus ritos e rituais para a além da rotina urbana, que propõe um ser sem sentimentos e despido de prazeres na vida, preocupado apenas com o trabalho, enquanto pode se deparar com pessoas que trabalham para terem mais lazer, como viajar de moto em grupo, esse grupo: seus irmãos de clube.

Acreditamos na contribuição dessa pesquisa para os estudos sobre tribos urbanas, para um início de pesquisas sobre moto clubes e ainda na ampliação dos debates acerca dos conceitos de território e territorialidade. Propomos ainda aqui nessa “parada” na viagem alguns questionamentos, o primeiro é sobre a acepção que a academia tem dado a esse termo “tribo”, vimos que é necessário aumentar o debate sobre esse termo e sua maior contextualização. Outro questionamento é acerca do ideal de liberdade exaltado por esses grupos, que se torna contraditório quando os pesquisamos e nos deparamos com os territórios, os estatutos, os ritos e as hierarquias. E por fim é possível pensar na presença dos Moto Clubes nas cidades seria uma variável indicativa de sua abertura, ou mesmo fragilidade, para com as forças da mídia, em especial a cinematográfica na vinculação desses ideais.

Com esses questionamentos “desligamos os motores” para uma parada e não para o final da estrada que merece ser seguida em outro momento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS

- ABRAMO, H. W. **Cenas Juvenis**. São Paulo: Página Aberta, 1994.
- ABRAMET. Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. **Gastos com acidentes de motociclistas**. Goiânia, 2008.
- ALCATÉIA MOTO CLUBE. **Arquivo Pessoal**. Disponibilizado por Marcos Antônio Leal, 2006.
- ALCATÉIA MOTO CLUBE. **Arquivo Pessoal**. Disponibilizado por Marcos Antônio Leal, 2007.
- ALMEIDA, A. F. J. **A contracultura ontem e hoje**. Salvador: Ciclo de debates, 1996.
- ALMEIDA, M. G. Fronteiras, Territórios e Territorialidades. **Revista Anpege**, ano 1, n.1, Curitiba, 2003.
- AMARAL, R. C. **Povo santo, povo de festa, estudo antropológico do estilo de vida dos adeptos do candomblé paulista**. São Paulo: USP, 1992.
- ANDRADE, M. C. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1995.
- AQUINO, T. **Versos e pensamentos**. In: Revista Virtual Mundo dos Filósofos. Disponível em: <<http://www.mundodosfilosofos.com.br/pensamentos.htm>>. Acesso em 12 jan 2008.
- ARC VIEW GIS. Versão 3.3 para Windows, **Esridata**, 1 CD – ROOM, 2005.
- BALEIRO, Z. **Minha tribo sou eu**. Cd: Pet Shop Mundo Cão, 2003.
- BAUDRILLARD, J. **A sociedade de consumo**. Rio de Janeiro: Elfos, 1970.
- BAUDRILLARD, J. **A sombra da maioria silenciosa – o fim do social e o surgimento das massas**. São Paulo: Brasiliense, 1972.
- BEEZER, A. **Reading into cultural studies**. London: Routledge, 1992.
- BERTAUX, D. Individualismo e modernité. **Revue Espace Temps**, n. 37, Paris, 1988.
- BONFIRE, M. **Born to be wild**. Cd: John Kay and Steppenwolf, 1968.

- BONNEMAISON, J. **Viagem em Torno do Território**. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (orgs.) Geografia Cultural: um século. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2002, p. 83-132.
- BOORMERS. **Grupos juvenis e tribos urbanas**. Disponível em: <<http://www.boomers.com/grupos/html>>. Acesso em 06 jan. 2007.
- BORGES, P.; COVRE, R. A. **Tribos Urbanas**. Disponível em: <http://www.nu-sol.org/libertarias/libertarias-4/tribos_urbanas.html>. Acesso em 03 fev. 2007
- BOURDIEU, P. **O Desencanto do Mundo**. São Paulo: Perspectiva, 1979.
- BOURDIEU, P. **Poder simbólico**. Lisboa: Ediel, 1993.
- BRANDÃO, A. C., DUARTE, M. F. **Movimentos Culturais de Juventude**. São Paulo: Moderna, 1990.
- BRASIL. IBGE. **Dados digitais para produção de mapas** (arquivos tipo shape file), 2006.
- BRASIL. IBGE. **Dados digitais para produção de mapas** (arquivos tipo shape file), 2007.
- BRASIL. IBGE. **Dados digitais para produção de mapas** (arquivos tipo shape file), 2008.
- BRASIL. INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, **Normas para motocicletas**, 1980.
- BRIAN, Hell's Angels - Rio de Janeiro. **INFORMATIVO MOTO BRASIL**. ano 5, 2007.
- BRUNET, R. **Les mots de la géographie, dictionnaire critique**. Paris : Reclus/La Documentation Française, 1993.
- CAIAFA, J. **Movimento punk na cidade: a invasão dos bando sub**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1985.
- CALIGARIS, C. **Pluralismo, Multiculturalismo e Universalismo: diferenças e aproximações**. Seminário Cultura e Tolerância, SESC Vila Mariana, nov. São Paulo, 2003.

CAMPOS, H. A. Refletindo sobre o papel das representações nas territorialidades urbanas: o exemplo de área. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, n.11, São Paulo, 2002.

CANHÊTE, D. L. **Ecos do Subterrâneo**: a questão da juventude e do movimento punk como subcultura – a década de 80. Goiânia: UFG, 2004.

CARLOS, A. F. A. **Espaço e Indústria**. São Paulo: Contexto, 1991.

CARDOZA, I. F. **A sociedade pós-moderna e o fenômeno das tribos urbanas**. *Lato & Sensus*, v.4, n.1, Belém, out. 2003.

CAVALCANTI, L. S. Uma geografia da cidade – elementos da produção do espaço urbano. In: CAVALCANTI, L. S. **Geografia da cidade**: a produção do espaço urbano de Goiânia, Goiânia: Alternativa, 2001.

CHIES, T. C. **Novas formas de viver**: Clubbers e Ravers. Os urbanistas. Disponível em: <<http://www.aguaforte.com/antropologia/Clubbers3.html>>. Acesso em: 03 fev. 2007.

CHOPPER MOTO CLUBE. **Arquivo Pessoal**. Disponibilizado por Luciano Rezende Teixeira, 2006.

CHOPPER MOTO CLUBE. **Arquivo Pessoal**. Disponibilizado por Luciano Rezende Teixeira, 2007.

COHEN, S. **Folk devils and moral panics**: the creation of the mods and rockers. New York: St. Martin's Press, 1955.

CORRÊA, R. L. Territorialidades e corporação: um exemplo. In: SANTOS, M. et al. (orgs.). **Território**: globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec, 1994.

COSTA, P.O. et al. **Tribus Urbanas El Ânsia Juvenil**: entre el culto a la imagen y la autoafirmación através de violência. Buenos Aires: Paidós, 2000.

COUTINHO, L. Da metáfora paterna à metonímia das tribos: um estudo psicanalítico sobre as tribos urbanas e as novas configurações do individualismo. **Rubedo**. Disponível em: <<http://rubedo.psc.br/artigos/tribus.html>>. Acesso em: 03 fev. 2003.

DAMATTA, R. **Carnavais, Malandros e Heróis**: para uma sociologia do dilema brasileiro. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DIÁRIO DA MANHÃ, Esportes, Goiânia, p. 05, 26 jun. 2000.

- DIÁRIO DA MANHÃ, Meu bairro, Goiânia, p. 02, 09 abr. 2006.
- DREAM BIKES: **A revista das motos de sonho. 100 Anos de Harley Davidson.** São Paulo, ano 1, n.1, 2007.
- DRUMOND, F. **Desabafo por um tempo perdido.** 2004, Blog Cícero Paes. Disponível em <http://www.ciceropaes.com.br/index.html> Acesso em 15 mar. 2008.
- DUPAS, G. Tensões contemporâneas entre público e privado. **Caderno de Pesquisa**, v.35, n.124, São Paulo, jan/abr, 2005.
- ELIADE, M. **O sagrado e o profano.** São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- FEATHERSTONE, M. **Cultura de Consumo e Pós-Modernismo.** Trad. Julio Assis Simões. São Paulo: Studio Nobel, 1995.
- FERRARA, L. D. **As máscaras da cidade.** Revista USP. Ano 5. São Paulo, mar/mai, 1990.
- FERREIRA, F. **O marquês e o jegue:** estudo da fantasia para escolas de samba. Rio de Janeiro: Altos da Glória, 1999.
- FERREIRA, V. S. Do Renascimento das marcas corporais em contextos de neotribalismo juvenil. In: PAIS, J. M.; BLASS, L. M. S. **Tribos Urbanas: Produção Artística e Identidade.** São Paulo: Annablume, 2004.
- FONSECA, R. **Motopop 2001.** Goiânia: Gráfica O popular, 2001.
- FONTENELLE, I. **Corpo Mobilidade e a cultura da imagem.** In: II Congresso Interamericano de Psicologia da Saúde: Corpo e (In) Satisfação, São Paulo, 2006.
- FRANÇA, B. T. **Cavalo de rodas:** a entrada do automóvel em Goiás. Goiânia: Oriente, 1979.
- GOIÁS (Estado). Departamento Estadual de Trânsito. Sistema de Estatística – **Quantidade de Condutores de Goiás por Categoria**, 2008.
- GOIÁS (Estado). Departamento Estadual de Trânsito. Sistema de Estatística – **Veículos incluídos por tipos e combustíveis até o mês de janeiro de 2008**, 2008.
- GOIÁS (Estado). SIEG - **Sistema de Informações Estatísticas e Geográficas.** Arquivos Shape Files, 2006.

GOIÁS (Estado). SIEG - **Sistema de Informações Estatísticas e Geográficas**. Arquivos Shape Files, 2007.

GOIÁS (Estado). SIEG - **Sistema de Informações Estatísticas e Geográficas**. Arquivos Shape Files, 2008.

GOIÂNIA (Prefeitura). MUBDG - **Mapa Urbano Básico Digital de Goiânia**, Companhia de Processamento de Dados, v.19, 2007.

GOIÂNIA (Prefeitura). MUBDG - **Mapa Urbano Básico Digital de Goiânia**, Companhia de Processamento de Dados, v.20, 2007.

GOIÂNIA (Prefeitura). SMT – Secretaria Municipal de Trânsito – **Normas para o trânsito de Goiânia**, 2007.

GOOGLE. Software de busca virtual. Disponível em: <<http://www.google.com.br/search.html>>. Acesso em 20 mar. 2008.

GUATTARI, F. Espaço e poder: a criação de territórios na cidade. **Espaço e Debates**, n. 16, ano V, p.18 São Paulo: Cortez, 1985.

GUERREIRO, R. **Como começaram os moto clubes**. Farrapos Brasil. Disponível em: <<http://www.farraposbrasil.com.br/guerreiro.html>>. Acesso em 21 mai. 2006.

GEERTZ, C. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

HAESBAERT, R. Identidades Territoriais. In: ROSENDAHL, Z; CORRÊA, R. L. **Manifestações da Cultura no Espaço**. Rio de Janeiro: Eduerj, 1999. p. 169-191.

HAESBAERT, R. **Territórios Alternativos**. São Paulo: Contexto, 2002.

HELLER, A. **Los movimientos culturales como vehiculo de câmbio**, Letra Internacional, 1987.

HONDA MOTOS. **The power of dreams**. Arquivo de produtos. Disponível em <http://www.honda.com.br/web.html> Acesso em 05 jan. 2007.

JARDIM, G. A. S. O individualismo na cultura moderna. **Revista de Ciências Sociais - CAOS**, n.7, set. João Pessoa, 2004, p. 23-31.

KAWASAKI MOTORS. **Let the good time roll**. Imagens de motocicletas. Disponível em: <<http://www.kawasakimotor.com.br/web.html>>. Acesso em 05 jan. 2007.

- KOURY, M. G. P. Fotografia e Interdito. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v.19, n.54, fev. 2004.
- MACHADO, M. S. Geografia e Epistemologia: um passeio pelos conceitos de espaço, território e territorialidade. **GeoUerj**, Rio de Janeiro, n.1, jan. 1997.
- MAFFESOLI, M. **O tempo das tribos**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1998.
- MAFFESOLI, M. Perspectivas tribais ou a mudança do paradigma social. **Revista Famecos**, n.23, abr. Porto Alegre, 2004.
- MAGNANI, J. G. C. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v.1, n.49, jun. 2002.
- MAGNANI, J. G. C. **Festa no pedaço: cultura popular e lazer na cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1992.
- MAIA, D. S. **A geografia e o estudo dos costumes e das tradições**. Terra livre, n.16, São Paulo, 2001, p. 71-98.
- MARCUSE, H. **A ideologia da Sociedade Industrial**. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.
- MARTIN, M. **A linguagem cinematográfica**. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- MORIN, E. Cultura de massas no século XX: o espírito do tempo. v. 2, **Necrose**, Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1986.
- MATZA, D. As tradições ocultas da juventude. In: **Sociologia da Juventude**, v. 3, Rio de Janeiro: Zahar, 1968.
- MILLER, M. H.; MODIGLIANI, F.; **The cost of capital, corporation finance and the theory of investment**. American economic Review, 1958.
- MONTENEGRO, O. **Sem mandamentos**. DVD – 25 anos de Osvaldo Montenegro, Som Livre, 2006.
- MOURA, R. et al. Territorialidades em movimento. In: ULTRAMARI, C.; MOURA, R. (orgs.). **Metrópole, Grande Curitiba: teoria e prática**. Curitiba: IPARDES, 1994.
- MUNDO MOTO. **Histórias sobre o motociclismo**. Disponível em: <<http://www.mundomoto.com.br/historias.html>>. Acesso em 12 jan 2007.

NADER, M. B. O impacto do movimento feminista na (re)construção da identidade masculino. In: SILVA, G.V.,NADER, M.B.,FRANCO, S.P. **As identidades no tempo: Ensaio de gênero, etnia e religião**. Vitória: EDUFES, 2006.

NORBERTO, E. Estratégias corporativas de marcas e estratégias sócias de diferenciação: uma análise a partir do automóvel. **Tempo Social – Revista de Sociologia**, n.2, v. 16, São Paulo, 2004.

O POPULAR, Esportes, Goiânia, 11 jun. 2006, p. 03.

ORKUT. Software Google LTDA. Disponível em: <<http://www.orkut.com/comunities/html>>. Acesso em 20 mar. 2008.

ORTIZ, R. **A moderna tradição brasileira**: cultura brasileira e industria cultural. São Paulo: CEBRAP, 1988.

PAIS, J. M.; BLASS, L. M. S. **Tribos Urbanas**: Produção Artística e Identidade. São Paulo: Annablume, 2004.

PARSONS, T. Age and sex in the social structure of the United States. **American Sociological Review**, v. 7, 1942.

PARK, R. E. **A cidade**: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: O Fenômeno Urbano. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

PEREIRA, F. M. G. Juventudes e Corpo: Novas estéticas alternativas. In: ALVIM, R., QUEIROZ, T., FERREIRA, E. (Orgs.) **Jovens e Juventude**. João Pessoa: Universitária, 2005.

PROCURADORIA GERAL DA CALIFÓRNIA. In: THOMPSON, H. S. **Hell's Angels**: medo e delírio sobre duas rodas. Tradução Ludimila Hashimoto. São Paulo: Conrad, 2004.

QUARESMA, S. J. Durkheim e Weber: inspiração para uma nova sociabilidade, o neotribalismo. **EmTese**. Disponível em: <http://www.emtese.ufsc.br/3_res6.pdf>. Acesso em 10 jan. 2006.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. Tradução Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RAMIRES, J. C. L. O cinema e a cidade: algumas reflexões. In: **Geosul**, n.18, Florianópolis: UFSC, 1994.

- RÉPORTER POLICIAL, San Francisco Chronicle. In: THOMPSON, H. S. **Hell's Angels: medo e delírio sobre duas rodas**. Tradução Ludimila Hashimoto. São Paulo: Conrad, 2004.
- RIBEIRO, M. A. (Org.) **Território e Prostituição na MetrÓpole Carioca**. 1. Ed. Rio de Janeiro: Ecomuseu Fluminense, 2002.
- ROSZAK, T. **A contracultura**. Petrópolis: Vozes, 1972.
- RONCAYOLO, M. **Território**, Lisboa: Imp. Nacional, 1986.
- RONCAYOLO, M. **La ville et ses territoires**. Collection Folio/Essais. Paris: Gallimard, 1990.
- ROSENDAHL, Z. TerritÓrio e territorialidade: uma perspective geogrÁfica para o estudo da religiÓo. **Revista Com Ciªncia**. DisponÍvel em: <<http://www.comciencia.br/reportagens/2005>>. Acesso em 05 dez 2005.
- ROUTE 66. **HistÓrico da rota 66**. DisponÍvel em: <<http://www.route66.com.br.html>>. Acesso em 10 jan. 2008.
- SACK, R. D. **Human Territoriality: its theory and history**. Cambridge University, 1986.
- SAHLINS, M. O pessimismo sentimental e a experiªncia etnogrÁfica: porque a cultura nªo ª um objeto em vias de extinªo. Parte I e II. **Mana**, v.3, n.1, Rio de Janeiro, Abr., 1997.
- SANTOS, G. S. Movimentos Contraculturais: mitos de uma revolta, poetas de uma revoluªo. **Akrópolis**, Umuarama, v.13, n.1, jan. 2005.
- SANTOS M. **A natureza do espaço: tªcnica e tempo. Razªo e emoªo**. Sªo Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, M. Modo de produªo tªcnico-cientÍfico e diferenciaªo espacial. **TerritÓrio**, Rio de Janeiro, n.6, p.4-20, jan. 1999.
- SANTOS, M. **Tªcnica, Espaço, Tempo: globalizaªo e informaªo no meio tªcnico-cientÍfico-informacional**. Sªo Paulo: Hucitec, 1994.
- SCHEIBLING, J. Espace et temps, historie et geographie. In: **Qu'est-ce que la Géographie**. Paris: Hachette, 1994.

- SEGAG. Southeastern Connecticut Gang Activities Groups. **Motorcycles Gangs**. Disponível em: <<http://www.segag.org.html>>. Acesso em 10 mai. 2007.
- SEABRA, O. C. L. Territórios do uso: cotidiano e modo de vida. In: **Cidades**. n. 1, São Paulo:Provo, 2004.
- SEGALEN, M. **Ritos e Rituais contemporâneos**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.
- SEEMANN J. Mapeando culturas e espaços: uma revisão para a geografia cultural no Brasil. In: ALMEIDA, M.G.; RATS, A. J. P. (orgs.) **Geografia: Leituras Culturais**. Goiânia: Alternativa, 2003.
- SENNETT, R. **The body in pain**. London: Oxford, 1997.
- SHOW DO MOTOR. Revista virtual para moto clubes, Goiânia. Disponível em <http://www.showdomotor.com/fotos/motoclubes/html>, Acesso em 15 mai. 2007.
- SILVA, A.C. **Imaginários Urbanos**. Cultura y comunicación urbana. Colômbia: Tercer Mundo, 1994.
- SILVA, J.C. O conceito de território na geografia e a territorialidade da prostituição. In: RIBEIRO, M. A. (Org.) **Território e Prostituição na Metrôpole Carioca**. 1. Ed. Rio de Janeiro: Ecomuseu Fluminense, 2002.
- SILVA, M, J, M. A nova territorialidade urbana: ensaiando a discussão. **Formação**, Presidente Prudente, n. 3-4, p. 31-35, 1997.
- SHARP, B. **Festa digna de quem fez 100 anos**. DREAM BIKES: A revista das motos de sonho. 100 Anos de Harley Davidson. São Paulo, ano 1, n.1, 2007.
- SIMMEL, G. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, G. (Org.) **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.
- SIMÕES, G. **E o homem criou o mito**. DREAM BIKES: A revista das motos de sonho. 100 Anos de Harley Davidson. São Paulo, ano 1, n.1, 2007.
- SOJA, E. W. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.
- SOUZA, A. M. **Geografia e Antropologia: território e cultura na constituição de territorialidades homossexuais em Goiânia**. Anais do IX EREGEO, p. 01-09, 2005.

- SOUZA, M. J. L. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I. E.; GOMES, C. C.; CORRÊA, R. L. **Geografia: conceitos e temas**. 6 Ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2003.
- SOUZA, V. K. M. Individualismo e cultura. **Revista de Ciências Sociais - CAOS**, n.9, set. João Pessoa, 2005, p. 61-73.
- TAKEUTI, N. Subjetividades e vínculos sociais. In: SOUZA, I.M. **Café Filosófico: filosofia, cultura, e subjetividade**. Natal: EDUFRN, 2004.
- TEIXEIRA, L. R. Moto Clubes: Parte I. **Boletim Informativo Tribo do Cerrado MC**. Goiânia, ano 3, 12 Ed. dez. 2005.
- TEIXEIRA, L. R. Moto Clubes: Parte II. **Boletim Informativo Tribo do Cerrado MC**. Goiânia, ano 4, 12 Ed. jan. 2006.
- TERRIN, A. **O rito**. Antropologia e Fenomenologia da Ritualidade. São Paulo: Paulus, 2004.
- THOMPSON, H. S. **Hell's Angels: medo e delírio sobre duas rodas**. Tradução Ludimila Hashimoto. São Paulo: Conrad, 2004.
- TRINDADE JUNIOR, S. C.C. Agentes, redes e territorialidades urbanas. **Território**, Rio de Janeiro, n.5, p. 31-50, jul. 1999.
- TRUE, The Man's Magazine, ago. 1965. In: THOMPSON, H. S. **Hell's Angels: Medo e delírio sobre duas rodas**. Tradução Ludimila Hashimoto. São Paulo: Conrad, 2004.
- TURNER, V. **O processo ritual. Estrutura e Anti-estrutura**. Petrópolis: Vozes, 1974.
- VAI TOMÁ NO KUKA BAR. **Arquivo Pessoal**. Disponibilizado por Laureana Rezende Teixeira e Kuka Farias, 2007.
- VAN GENNEP, A. **Os ritos de passagem**. Petrópolis: Vozes, 1977.
- VELHO, G. **Individualismo e Cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea**, 4 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1987.
- VINKINGS MOTO CLUBE. **Arquivo Pessoal**. Disponibilizado por Popó – presidente do moto clube, 2007.

ZALUENDO, C. L. La pasión neotribal contemporânea. In: TROPEA, F. (Org.) **Tribus Urbanas**: El ânsia de identidad juvenil: Entre el culto a la imagen y la autoafirmación através da violência. Buenos Aires: Paidós, 2000.

ZALUAR, A. Gangues, galeras e quadrilhas: globalização, juventude e violência. In: VIANNA, H. (Org.). **Galeras Cariocas**: territórios de conflitos e encontros culturais. Rio de Janeiro, Editora UFRJ, 1997.

ZARDINI, R. R. **Arquivo Pessoal**. Disponibilizado por Ricardo Zardini Rocha, 2007.

YONNET, P. **Juegos, Modas y Masas**, Barcelona: Gedisa, 1992.

WEBER, M. **Conceitos básicos de sociologia**. São Paulo: Moraes, 1987.

WIRTH, L. O urbanismo como modo de vida. In: **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1967.

ENTREVISTADOS:

1. ARNALDO, Luiz. “Coelho”. Professor de Equitação, presidente do Muthantes e proprietário do Moto Bar Muthantes G.A.M. Entrevista realizada no Moto Bar em agosto de 2007.
2. CLÁUDIO. Foi integrante do Alcatéia Moto Clube e atualmente é o diretor do Abutre’s Facção Goiás, segurança. Entrevista realizada na frente da sede do seu clube, em dezembro de 2007.
3. FARIAS, Kuka. Proprietário do Vai Tomá no Kuka Bar, ex integrante do Chopper Moto Clube e atualmente é do Prospect 81 Moto Clube . Entrevista realizada no Moto Bar em novembro de 2007.
4. FERNANDES, Alecsandro. Empresário, Biomédico e vice-presidente do Alcatéia Moto Clube. Entrevista realizada na sede do clube em julho de 2007.
5. FRÓIS, José. Aposentado, colecionador de motocicletas e viaja com o Papalégua Moto Clube. Entrevista realizada no Centro Comercial Paranaíba em outubro de 2007.
6. LEAL, Marcos Antônio. Gerente de Auto Peças e integrante do Alcatéia Moto Clube. Entrevista realizada na sede do clube em julho de 2007.
7. MAGALHÃES, Adir. Torneiro Mecânico, foi do Vikings Moto Clube, dos Papalégua e atualmente está no Alcatéia Moto Clube. Entrevista realizada na sede do clube em julho de 2007.
8. SANTOS, Maurício Pereira. Empresário foi integrante do Vikings e atualmente é do Alcatéia Moto Clube. Entrevista realizada na residência do entrevistado, em julho de 2007.
9. SILVA, Lindon Jhonson Batista da. Mecânico de aeronaves e presidente do Alcatéia Moto Clube. Entrevista realizada na sede do clube, em julho de 2007.
10. LOMBARDI, Luciana Regina Castro. Vendedora externa e uma das fundadoras do Moto Clube Guerreiras de Avalon, entrevista realizada na sede do Alcatéia em dezembro de 2007.

11. PONTES, Zuleandro. Mecânico e integrante do Alcatéia Moto Clube. Entrevista realizada na sede do clube, em julho de 2007.
12. POPÓ, Marcelo. Aposentado, proprietário do Moto Bar Taverna Vikings e presidente do Vikings Moto Clube. Entrevista realizada em três partes, na residência do entrevistado, em seu moto bar e na sede de seu clube, em dezembro de 2008.
13. PROFETA, Silvio. Segurança, foi integrante do Missionários da Estrada e atualmente é presidente do Profetas Moto Clube. Entrevista realizada na sede do Alcatéia Moto Clube em agosto de 2007.
14. ROCHA, Ricardo Zardini. Fundador dos Vikings Moto Clube, organizador dos Zardini MotoShow, encanador. Entrevista realizada na residência e oficina do Luizim, em setembro de 2006.
15. SILVA, Fernando Soares da. Atualmente integrante do Prospect 81 Moto Clube, artista plástico. Entrevista realizada na sede de seu moto clube, em janeiro de 2007.
16. TEIXEIRA, Laureana Rezende. Proprietária do Vai Tomás no Kuka Bar. Entrevista realizada no Moto Bar em novembro de 2007.
17. TEIXEIRA, Luciano Rezende. Atualmente integrante do Prospect 81 Moto Clube, representante de vendas. Entrevista realizada na sede de seu moto clube, em janeiro de 2007.

Obs: Os demais entrevistados/depoentes não quiseram se identificar.

FOTOS:

Maria Elisabeth Alves Mesquita

Noêmia Elisa Braga

CORREÇÃO GRAMATICAL

Ketlen Neves e Silva

CAPA

Wellington Format

ANEXOS

ANEXO 01 – MODELO DE ESTATUTO PARA MOTO CLUBES

CLÁUSULA PRIMEIRA: DA DENOMINAÇÃO, DAS FINALIDADES E DA SEDE

Pelo presente estatuto social, fica criada uma associação, que girará com a denominação de ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTASMOTOCLUBE, que não terá fins econômicos e terá a finalidade de buscar a fraternidade entre motociclistas em geral, promover viagens entre seus associados, reuniões e eventos ligados ao motociclismo, no Brasil e no Exterior, empreender atividades destinadas à filantropia e de ajuda à pessoas carentes e outras finalidades afins;

Parágrafo Primeiro: A Associação terá sua sede na Rua , no Estado de São Paulo e poderá abrir filiais em outros Municípios e Estados da Federação, mediante aprovação por Assembléia Geral.

Parágrafo Segundo: A associação terá como fonte de recursos a contribuição associativa mensal dos associados, em valor a ser estabelecido pela Diretoria, assim como por doações efetuadas por pessoas físicas ou jurídicas.

CLÁUSULA SEGUNDA - DOS ORGÃOS DELIBERATIVOS:

São órgãos deliberativos da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS MOTOCLUBE:

A Assembléia Geral; O Conselho Fiscal e Disciplinar; A Diretoria;

Parágrafo Único – Não haverá remuneração para exercício de quaisquer cargos dos órgãos da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS..... MOTOCLUBE, nem, será permitido a qualquer membro da Diretoria ou do Conselho Fiscal e Disciplinar locupletar-se financeiramente, por qualquer modo ou de qualquer atividade desenvolvida pela Associação, assim como é vedado a eles, utilizarem-se de seus respectivos cargos para angariar clientes, para si ou para outrem.

CLÁUSULA TERCEIRA: DO CONSELHO FISCAL E DISCIPLINAR E DE SUA COMPETÊNCIA:

O Conselho Fiscal e Disciplinar é constituído por três associados contribuintes, os quais serão eleitos pela Assembléia Geral e cujo mandato será de dois anos.

Parágrafo Primeiro: Caberá ao Conselho Fiscal e Disciplinar, fiscalizar as contas da associação e aprová-las anualmente, bem como julgar as infrações disciplinares dos Associados, dos membros da Diretoria e de seus próprios membros, cabendo, ainda, a ele, obedecidas as regras do presente Estatuto, destituir membros da Diretoria ou do próprio Conselho, observando sempre o procedimento para apuração de falta, prescrito nestes Estatutos Sociais, convocando, se necessário, a instalação de uma Assembléia Geral Extraordinária para tal fim.

Parágrafo Segundo: No caso de infração cometida por membro do Conselho Fiscal e Disciplinar, este deverá, para o julgamento, ser substituído pelo Presidente ou Vice-Presidente, conforme o caso e de acordo com eventuais impedimentos.

CLÁUSULA QUARTA : DA DIRETORIA E DE SUA COMPETÊNCIA

A Diretoria da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS MOTOCLUBE, será composta por dois diretores eleitos, que se designarão Presidente e Vice-Presidente,

Parágrafo Primeiro: Caberá ao Presidente representar a associação “ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS MOTOCLUBE.” ativa e passivamente, em juízo e fora dele; presidir as Assembléias Gerais; subscrever cheques; propor como associado Benemérito e Honorário, pessoa que, em observância aos Estatutos Sociais, julgar merecedora do título.

Parágrafo Segundo: Caberá ao Vice-Presidente substituir o Diretor Presidente em seus impedimentos ou ausências, inclusive ativa e passivamente, em juízo e fora dele, subscrever cheques e documentos, coordenar e fiscalizar as atividades das filiais da associação.

Parágrafo Terceiro: Nos documentos, contratos, cheques e quaisquer documentos, que impliquem a assunção de obrigações ou compromissos financeiros, em valor superior ao equivalente a 30 (trinta) salários mínimos, será obrigatória, para validade do ato, a subscrição dos dois Diretores eleitos, sendo permitido, em caso de impedimento temporário, a outorga de poderes específicos por instrumento particular de procuração.

Parágrafo Quarto: O Presidente e o Vice-Presidente, de comum acordo e com anuência do Conselho Fiscal e Disciplinar, poderão nomear até cinco associados para auxiliar nas suas funções, sem que qualquer responsabilidade de administração ou de gestão seja transferida, ficando, entretanto, assegurado ao Presidente, a qualquer tempo e a seu exclusivo critério, destituí-los, independentemente de quaisquer formalidades.

CLÁUSULA QUINTA - DAS ASSEMBLÉIAS: Assembléia Geral será constituída por todos os Associados que estejam em gozo de seus direitos sociais e a ela caberá, com exclusividade:

- a) A cada 2 (dois) anos, eleger os membros da Diretoria e do Conselho Fiscal e Disciplinar, mediante convocação prévia feita pelo Diretor Presidente ou por qualquer membro do Conselho Fiscal e Disciplinar da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTASMOTOCLUBE;
- b) Decidir sobre a dissolução da Associação, observando o disposto neste estatuto, bem como a destinação de seu patrimônio;
- c) Proceder a alteração do presente Estatuto, aprovando ou vetando, total ou parcialmente, quaisquer alterações que lhes forem propostas pela Diretoria;
- d) Aprovar anualmente as contas de gestão, após aprovação prévia do Conselho Fiscal e Disciplinar da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTASMOTOCLUBE.;
- e) Destituir os administradores e membros do Conselho Fiscal e Disciplinar, observadas as formalidades do presente Estatuto;

Parágrafo Primeiro: Da Instalação Assemblear:

- a) As Assembléias Gerais serão instaladas pelo Presidente, quando presentes pelo menos a metade mais 1 (um) de seus membros, em primeira convocação ou com qualquer número em segunda convocação;
- b) Nas Assembléias Gerais em que forem julgadas as contas de gestão ou tiver interesse direto o Presidente da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTASMOTOCLUBE, para a decisão quanto a aprovação desses itens, a Assembléia Geral deverá ser presidida por associado contribuinte por ela indicado, o qual não perderá o direito de voto;
- c) Haverá uma tolerância de 1 (uma) hora entre a primeira e a segunda convocação, sendo que a Assembléia será instalada em segunda convocação com qualquer número de membros presentes.

Parágrafo Segundo - Da Realização das Assembléias:

- a) As Assembléias Gerais serão realizadas, Ordinariamente na 1ª quinzena do mês de de cada ano, para deliberar sobre assuntos de interesse geral e na mesma época a cada 2 (dois) anos, para eleição dos membros da Diretoria e do Conselho Fiscal e Disciplinar;
- b) As Assembléias Gerais serão realizadas Extraordinariamente, em qualquer tempo, sempre que julgar necessário o Presidente da associação, o Conselho Fiscal e Disciplinar, ou 1/5 (um quinto) dos associados contribuintes;

Parágrafo Terceiro – Da Convocação:

- a) A convocação das Assembléias Gerais, ou do Órgãos Deliberativos será feita pelo Presidente da associação ou por qualquer membro do Conselho Fiscal e Disciplinar ou, ainda, por 1/5 (um quinto) dos associados contribuintes, sempre, por carta edital a ser afixada no mural da sede da associação ou por qualquer outro meio eficiente de comunicação, com prazo não inferior a 15 (quinze) dias;
- b) Nas reuniões da Assembléia Geral, fica expressamente vedada a discussão e a deliberação sobre assuntos estranhos a convocação.
- c) A Assembléia Geral será sempre presidida pelo Presidente da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTASMOTOCLUBE. ou por seu substituto legal, o qual poderá intervir nos debates, cabendo a ele nos casos de empate, o voto minerva.

Parágrafo Quarto - Do Quorum:

- a) Em 1ª (Primeira) convocação, o quorum mínimo para funcionamento da Assembléia Geral, será de maioria simples de seus membros;
- b) Em 2ª (Segunda) convocação, sempre com uma hora depois da primeira convocação, com qualquer número;
- c) Para as deliberações relativas a destituição dos administradores e a alteração do Estatuto Social da entidade, serão necessários dois terços dos associados presentes à Assembléia Geral, que será convocada especialmente para este fim.

CLÁUSULA SEXTA – DOS ASSOCIADOS:

Os associados da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTASMOTOCLUBE, são divididos nas seguintes categorias: Honorários, Beneméritos, e Contribuintes.

Parágrafo Primeiro: Serão considerados associados Honorários, as pessoas físicas ou jurídicas a quem este título for conferido, em razão de seus relevantes e notórios serviços prestados à uma comunidade; após aprovação de Assembléia Geral Extraordinária, especialmente convocada para tal e constará de seu brasão a expressão “Honorário”.

Parágrafo Segundo: Serão associados Beneméritos, as pessoas físicas ou jurídicas, a quem este título for conferido, em homenagem especial e em atenção a relevantes serviços prestados à ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTASMOTOCLUBE ou à classe dos motociclistas, após aprovação de Assembléia Geral Extraordinária, especialmente convocada para tal e constará de seu brasão a expressão “Honorário” .

Parágrafo Terceiro: Os associados Beneméritos e os Honorários terão os mesmos direitos e deveres dos Associados Contribuintes, à exceção do direito de voto e o dever de contribuir pecuniariamente com a associação;

Parágrafo Quarto: Serão associados Contribuintes, aqueles que vierem a ter sua admissão aprovada, ao quadro associativo, pela Diretoria e pelo Conselho Fiscal e Disciplinar.

Parágrafo Quinto: O número de Associados Contribuintes terá um limite estipulado, pela Diretoria e pelo Conselho Fiscal e Disciplinar.

CLÁUSULA SÉTIMA –DAS CONDIÇÕES PARA ADMISSÃO E DESLIGAMENTO DE ASSOCIADOS:

A admissão se novo associado, ao quadro social do ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTASMOTOCLUBE, dependerá de proposta escrita, referendada por, pelo menos, dois associados contribuintes, a ser encaminhada à Diretoria, que apreciará o pedido, juntamente com o Conselho Fiscal e Disciplinar e decidirão, no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período, deferindo ou não o ingresso do novo associado, observadas as regras e condições estabelecidas neste Estatuto.

Parágrafo Primeiro: Ficam excluídos das regras desta Cláusula os Associados indicados a integrantes Beneméritos e os Honorários, cuja aprovação competirá à Assembléia Geral.

Parágrafo Segundo: São condições indispensáveis ao ingresso e permanência no quadro associativo, na qualidade de Associado Contribuinte: Ter capacidade para exercer direitos e assumir obrigações; Gozar de bom conceito e ter boa conduta; Não ter sido eliminado, de quaisquer outras associações de motociclistas ou organização congênere, por ato desabonador;

- 1) Ser proprietário de motocicleta, acima de 250cc, sempre mantida em boas condições de utilização, conservação e segurança, sendo certo que tal requisito poderá, a critério da Diretoria, ser dispensado;
- 2) Assumir o compromisso de obedecer fielmente a este Estatuto, as decisões dos órgãos administrativo da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS e o Regulamento Interno;

Parágrafo Terceiro: O associado que pretender se desligar da associação deverá formalizar sua intenção de maneira expressa, por carta endereçada ao Presidente da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS..... MOTOCLUBE, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias;

Parágrafo Quarto: De posse do pedido de desligamento o Presidente mandará efetuar o levantamento dos débitos eventualmente pendentes e decidirá de plano quanto ao desligamento do associado, cobrando-se as eventuais pendências.

Parágrafo Quinto: O associado, que tenha aprovado, pessoalmente, em Assembléia Geral, a assunção de quaisquer obrigações, responderá por elas, juntamente com os demais membros aprovadores do gastos, até seu integral cumprimento, mesmo que seu desligamento tenha sido aprovado pelo Presidente da Associação,

CLÁUSULA OITAVA – DA RESPONSABILIDADE E DOS DEVERES DO ASSOCIADOS:

1 - O associado de quaisquer categorias não responderá direta, indiretamente ou subsidiariamente pelas obrigações contraídas pela ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS MOTO CLUBE, excetuadas aquelas obrigações de cujos valores tenham sido previa e pessoalmente aprovados pelo associado em Assembléia Geral, que continuará a responder por elas, juntamente com os demais membros aprovadores dos referidos gastos, na respectiva proporção.

2 – São deveres dos associados:

a) Portar-se com inteira disciplina e correção, em trânsito com sua motocicleta ou não, e especialmente, quando estiver se utilizando do brasão da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTASMOTOCLUBE.;

b) Manter-se em dia com suas contribuições pecuniárias mensais, que a Diretoria vier a determinar, com a finalidade de custeio das despesas administrativas da associação;

c) Cumprir fielmente as disposições estatutárias, o Regulamento Interno e demais decisões dos órgãos administrativos da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTASMOTOCLUBE.;

d) Cooperar sempre, direta ou indiretamente, para o engrandecimento da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS, seu bom nome e nas realizações de suas finalidades;

e) Acatar as designações dos membros da Diretoria e outras autoridades da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS, quando no exercício de suas atividades;

Comprovar sua qualidade de associado no gozo de seus direitos, por meio de carteira social e do recibo, quando quiser ter ingresso nas dependências da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS, para votar nas Assembléias, comparecer às reuniões por ele promovidas ou quando for solicitado por diretor ou pessoas devidamente autorizadas, onde quer que se encontre na qualidade de Associado;

f) Comunicar a Diretoria por escrito sobre eventual impossibilidade de exercer cargo ou comissão a que tenha sido designado ou eventuais alterações de seu endereço residencial ou profissional, profissão ou estado civil;

g) Tratar com urbanidade não só os dirigentes e empregados da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS, mas também os demais associados;

h) Preservar a boa imagem do motociclista pertencente á ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS, demonstrando respeito pelas leis de trânsito, urbanidade, companheirismo e solidariedade sempre que possível, assim como, usar em todos os eventos de motociclistas o brasão da associação;

i) Em hipótese nenhuma participar de corridas ilegais, arruaças, ou quaisquer atividades que venham contrariar os estatutos sociais, regulamentos, bem como a legislação vigente no país;

j) Autorizar expressamente a veiculação de sua imagem, sua motocicleta e sua fala em todo e qualquer meio de comunicação pela ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS, durante sua permanência como associado e até 12 (doze) meses de seu desligamento;

k) Assumir inteira e total responsabilidade pela conduta do visitante que apresentar durante a vigência dessa condição.

Parágrafo Único: O não cumprimento do estabelecido nesta Cláusula, item 2, pelo associado contribuinte, ou seja quando houver inadimplência no pagamento das contribuições pecuniárias por período superior a 90 (noventa) dias, acarretará a instauração de um procedimento disciplinar, no qual será o associado inadimplente convocado a apresentar sua defesa no prazo de 10 (dez) dias, o qual será julgado pelos membros do Conselho Fiscal e Disciplinar, em igual prazo.

CLÁUSULA OITAVA – DOS DIREITOS DOS ASSOCIADOS:

São direitos dos associados, desde que pontualmente em dia com suas obrigações perante o ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS

- 1) Usufruir das prerrogativas fixadas neste estatuto e demais decisões de seus órgãos administrativos, podendo perante estes fazer valer seus direitos;
- 2) Usar e gozar dos serviços conveniados que a ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS, prestar ou vier a prestar aos associados;
- 3) Participar das atividades promovidas pelo ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS
- 4) Votar e ser votado, respeitadas as restrições constantes no presente estatuto;
- 5) Integrar comissões que venham ser criadas, desde que pela Diretoria indicados;
- 6) Apresentar pretendentes a associados e visitantes;

CLÁUSULA NONA – DAS PENALIDADES:

Os associados, sem distinção, estão sujeitos a seguintes penalidades, conforme o caso: Advertência escrita, Suspensão e Exclusão.

Parágrafo Primeiro: Será passível da pena de **advertência escrita**, o Associado que:

- a) Infringir quaisquer disposições estatutárias, regulamentar ou ainda qualquer decisão dos órgãos administrativos do ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS se outra pena mais grave não estiver neste estatuto prevista;
- b) Desacatar ou desrespeitar qualquer associado;
- c) Promover conflito, como motociclista, dentro ou fora do ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS

Parágrafo Segundo: Sem prejuízo das demais disposições estatutárias, será passível da pena de **suspensão** o associado que:

- a) Proceder incorretamente no ambiente social da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS ou fora dele, quando em uso do brasão;
- b) Desacatar ou desrespeitar qualquer membro da Diretoria ou do Conselho Fiscal e Disciplinar;
- c) Dar publicidade as questões privadas da ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS, especialmente, as questões disciplinares a que tiver conhecimento, antes de devidamente, julgadas pelo Conselho Fiscal e Disciplinar;

- d) Quando inscritos ou designados pela Diretoria, para quaisquer atividades inerentes á ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS, recusar sua participação sem causa justificada;
- e) Propuser para Associado por má fé, pessoa indigna;
- f) for reincidente, no período de 12 (doze) meses a contar da primeira penalidade de advertência escrita.

Parágrafo Terceiro: Sem prejuízo das demais disposições estatutárias, será passível de pena de **exclusão**, o Associado que:

- a) Tiver prestado de má fé, declaração inverídica, como proponente de novo associado ou quando for o proposto;
- b) for reincidente, no período de 12 (doze) meses a contar do final da penalidade de suspensão;
- c) For condenado por crime doloso, com sentença transitada em julgado;
- d) Apropriar-se por qualquer meio de dinheiro ou materiais pertencentes do ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS
- e) Atentar contra créditos do ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS, diminuindo-o no conceito público, por palavras, atos ou fatos;
- f) Induzir ou provocar brigas ou desordens no interior da sede social ou em qualquer evento, no qual a ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS, esteja participando, como visitante ou convidado;
- g) Participar de corridas ilegais, arruaças ou mesmo contrariar a legislação vigente no país.

Parágrafo Quarto: Uma vez imposta qualquer penalidade, a decisão, obrigatoriamente, será afixada no quadro de avisos da Associação, para conhecimento de todos, comunicada por escrito ao associado punido e lançada na sua ficha social.

Parágrafo Quinto: A decisão de exclusão aplicada pelo Conselho Fiscal e Disciplinar, prevista no Parágrafo Terceiro, será necessariamente ratificada por uma Assembléia Geral Extraordinária, que será convocada por quaisquer dos membros do Conselho Fiscal e Disciplinar, dentro do prazo de 20 (vinte) dias.

CLÁUSULA DÉCIMA - DOS PROCEDIMENTOS PARA APLICAÇÃO DE PENALIDADES:

Os julgamentos e a aplicação das penalidades previstas no artigo anterior serão procedidos pelo Conselho Fiscal e Disciplinar, após a instauração do competente de procedimento disciplinar, observando-se os seguintes preceitos:

- 1) Qualquer associado, identificando-se, membro da Diretoria ou do Conselho Fiscal e Disciplinar, poderá representar contra qualquer outro associado ou membro da Diretoria ou do próprio Conselho Fiscal e Disciplinar, propondo aplicação das penalidades previstas no presente estatuto, desde que o faça por escrito, em carta ou requerimento devidamente assinado e endereçada ao Conselho Fiscal e Disciplinar, detalhando os fatos que julga incompatível com o Estatuto ou o Regulamento Interno, nomeando, desde logo, as testemunhas e procedendo a indicando as provas que tiver;

- 2) O Conselho Fiscal e Disciplinar imediatamente se reunirá, reservadamente e deliberará sobre o acatamento ou não da representação. Em havendo acatamento, ato contínuo procederá a notificação do associado acusado, para apresentar defesa escrita, no prazo de 10 (dez) dias, na qual poderá nomear testemunhas e demonstrar as provas que tiver. Caso o Conselho Fiscal e Disciplinar, resolva pelo arquivamento da reclamação ou queixa, deverá fazê-lo de forma expressa e motivada.
- 3) Apresentada a defesa ou não pelo Associado acusado, em até 15 (quinze) dias da data da notificação deste, o Conselho Fiscal e Disciplinar se reunirá novamente, convocando as testemunhas arroladas para serem ouvidas e decidirá sobre a aplicação da penalidade cabível, se for o caso. Em caso de empate na votação para aplicação de penalidade ou não, será chamado o Diretor Vice- Presidente, para o desempate.
- 4) Nas representações contra membro do Conselho Fiscal e Disciplinar, este será substituído pelo Diretor Presidente, Vice-presidente e pelos associados mais antigos, caso a representação recaia sobre vários membros do Conselho Fiscal e Disciplinar.
- 5) Da decisão que julgar pelo arquivamento da Representação e ou da aplicação de penalidade, caberá recurso à Assembléia Geral Extraordinária, que devesse ser convocada especialmente para tal finalidade, por quaisquer dos membros do Conselho Fiscal e Disciplinar.
- 6) Das decisões da Assembléia Geral Extraordinária, não caberá recurso.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - DAS FILIAIS:

A pedido de associado residente em outra cidade, que não o da sede social da associação, de diretor ou de membro do Conselho Fiscal e Disciplinar, poderão, a critério da Diretoria, ser criadas filiais do ASSOCIAÇÃO DE MOTOCICLISTAS, nomeando-se, por esta, desde logo, um representante;

Parágrafo Primeiro: Caberá ao representante da filial, organizar os integrantes da associação pertencentes à cidade ou região da filial, observando os critérios estabelecidos neste Estatuto e no Regulamento Interno a ser criado, sendo vedado expressamente, a ele assumir obrigações financeiras ou não, perante terceiros e em nome da associação, sem prévia e expressa autorização do Presidente.

Parágrafo Segundo: São deveres dos representantes das filiais:

- 1) Prestar contas das atividades da filial, ao Diretor Vice-Presidente, sempre que este lhe solicitar, assim, como nas reuniões periódicas anuais a serem realizadas.
- 2) Zelar pelo bom nome da Associação e pela disciplina dos associados sob sua coordenação, comunicando, imediatamente, eventuais irregularidades cometidas pelos associados de sua filial;
- 3) Não contrair quaisquer compromissos em nome da associação, sem prévia e expressa autorização do Diretor Presidente;
- 4) Comparecer periodicamente às reuniões da associação, assim como cuidar para que os integrantes de sua filial compareçam e colaborem na realização da festa anual organizada e realizada pela associação.

ANEXO 02 – ESTATUTO DO MOTO CLUBE CAPETAS DA SERRA - RS

Art. 1 – O Capetas da Serra fundado em 19 de Março de 2000, é uma associação, sem fins econômicos, que terá duração por tempo indeterminado, sede no Município de Nova Petrópolis, na rua Praça das Flores, 100, Centro e foro em Nova Petrópolis – RS.

Art. 2 – A associação tem por finalidades, aglutinar Motociclistas de Nova Petrópolis e outros municípios; Promover reuniões e encontros de natureza festiva ou não, relacionados ao motociclismo; pugnar pela união dos motociclistas, promovendo esclarecimentos, orientações e a interação entre eles e promover campanhas beneficentes.

Art. 3 – No desenvolvimento de suas atividades, a Associação não fará qualquer discriminação de raça, cor, sexo ou religião.

Art. 4 – Associação poderá ter um Regimento interno, que aprovado pela assembléia Geral, disciplinará o seu funcionamento.

Art. 5 – A fim de cumprir sua(s) finalidade(s), a Associação poderá organizar-se em tantas unidades de prestação de serviços, quantas se fizerem necessárias, as quais se regerão pelo requerimento interno.

Art. 6 – A Associação é constituída por um numero ilimitado de associados, que serão admitidos após ser apresentado por dois associados e serem aprovados por unanimidade em reunião da associação.

Art. 7 – Haverá as seguintes categorias de associados:

1. Fundadores, os que assinarem a ata de fundação e criadores da Associação.
2. Contribuintes, os que forem admitidos posteriormente à assembléia Geral da fundação.

Art. 8 – São direitos dos associados quites com suas obrigações sociais:

1. Votar e ser votado para cargos eletivos;
2. Tomar parte nas reuniões, encontros e passeios;

Art. 9 – São Deveres dos associados:

1. Cumprir as disposições estatutárias e regimentais;
2. Acatar as determinações da Diretoria

Parágrafo único. Tendo o associado faltado a 04 (quatro) reuniões consecutivas, sem plena justificativa, estará o associado automaticamente desligado da associação.

Art. 10 – O associado que por qualquer motivo deixar de pertencer à associação, perde o direito de usar a marca ou qualquer distintivo associado à imagem dessa associação e fica na obrigação de devolver a carteira e distintivos da associação.

Art. 11 – Os associados da entidade não respondem, nem mesmo subsidiariamente, pelas obrigações e encargos sociais da instituição.

Art. 12 – A Associação será administrada por:

1. Conselho Diretor
2. Conselho Disciplinar

Art. 13 O Conselho Diretor será constituído por 04 (quatro) eleitos, para ocupar os seguintes cargos:

1. Presidente
2. Vice- Presidente
3. Tesoureiro
4. Diretor de Eventos

Art. 14 - Compete ao Conselho Diretor:

1. Administrar a associação, de acordo com os princípios estatutários e as normas regimentais;

2. Traçar as diretrizes gerais do plano de ação da associação.
3. Encaminhar ao Conselho Fiscal, o balanço geral e as contas dos exercícios financeiros;
4. Apresentar anualmente ao Conselho fiscal o relatório das atividades e projetos desenvolvidos;
5. Deliberar eventualmente sobre noções relativas a motociclistas de outros grupos, bem como a empresas ou organizações que se destacarem na atuação em favor do motociclismo;
6. Convocar os associados quando se fizer necessário;
7. Orientar os associados sobre as normas de convivência desta associação e principalmente fora dele, quando em viagens ou em encontros onde se reúnem outros motociclistas e outros grupos;
8. Analisar reclamações sobre algum associado, apresentada pelo demais Conselheiros ou por qualquer associação, neste caso por escrito;
9. Fazer junto ao associado infrator, as observações que julgar necessária, bem como aplicar as penalidades previstas no regimento interno;
10. Apresentar ao Conselho a indicação de exclusão do associado, em caso de falta grave, de acordo com as normas elementares de convivência social.

Art. 15 – O conselho Diretor reunir-se-á, ordinariamente uma vez por mês e extraordinariamente, por convocação do Presidente ou dos seus outros três membros.

Art. 16 – Compete ao Presidente:

1. Cumprir e fazer as normas estatutárias e regimentais;
2. Representar a associação, judicialmente e extra-judicialmente, ativa e passivamente;
3. Movimentar as contas da associação, juntamente com o Vice-Presidente;
4. Convocar e presidir as reuniões do Conselho Diretor.

Art. 17 – Compete ao Vice-Presidente:

1. Colaborar com o Presidente no exercício de suas atribuições e substituí-lo nas suas faltas e/ou impedimento;
2. Movimentar as contas da associação, juntamente com o Presidente;
3. Responder pelos demais atos inerente aos serviços da Tesouraria;

Art. 18 - O Conselho Disciplinar é o órgão de fiscalização disciplinar e econômico-financeiro, composto por dois membros.

Art. 19 – Compete ao Conselho Disciplinar:

1. Examinar semestralmente os livros, documentos contábil, balancetes e relatórios do Conselho Diretor.

Art. 20 – O patrimônio da Associação, será constituída por:

1. Recursos Provenientes das contribuições dos associados;
2. Doações legados e subvenções de pessoas de Direto Público e privado;
3. Receitas Eventuais;
4. Bens moveis e imóveis que lhe forem destinados e/ou adquiridos.

Art 21 – No caso de dissolução da instituição, os bens remanescentes serão destinados à outra instituição congêneres, com personalidade jurídica, que esteja registrada no Conselho Nacional de Assistência Social ou entidade publica.

Art 22 – É vetado ao associado, remunerar, direta ou indiretamente, os membros dos Conselhos Diretor e Disciplinar.

Art. 23 – É vetado ao associado, a vinculação com atividades político partidárias.

Art. 24 – Os casos omissos serão resolvidos pelo Conselho Diretor.

Art. 25 – Este Estatuto é reformável, no todo ou em parte, inclusive no tocante à sua administração.

ANEXO 03 – QUESTIONÁRIO

QUESTIONÁRIO APLICADO PARA MEMBROS DE MOTO CLUBES			
Moto Clube:			
Idade:			
Tempo de Clube:			
Natural de:			
Sexo:			
Estado Civil:			
Nível de Escolaridade:			
Profissão:			
Possui Filhos?		Quantos?	
Bairro em que reside:			
Cidade em que reside:			
Possui Motocicleta?			
Ano:	Modelo:	Valor aproximado:	
Qual a finalidade do veículo?			
Possui outro veículo?			
Ano:	Modelo:	Valor aproximado:	
Qual a finalidade do veículo?			
Motivo de entrar em Moto Clube:			
<input type="checkbox"/> Convite de amigos <input type="checkbox"/> Por gostar de viajar de motocicletas <input type="checkbox"/> Pelo ideal do clube <input type="checkbox"/> outro motivo, por favor especifique			
Motivo de entrar neste Moto Clube:			
<input type="checkbox"/> pelos seus membros <input type="checkbox"/> porque foi o que me convidou <input type="checkbox"/> porque esse tem o melhores ideais <input type="checkbox"/> outro motivo, por favor especifique			
Participa de comunidades virtuais? Quais? E porque participa?			
Como soube da existência de Moto Clubes?			
<input type="checkbox"/> através de filmes <input type="checkbox"/> através de amigos e parentes <input type="checkbox"/> outro, por favor especifique			

ANEXO 04 – TEXTO: ESTRANHO PERSONAGEM ESSE MOTOCICLISTA

Estranho personagem, esse tal de motociclista. Difícil crer que seja possível preferir o desconforto de uma motocicleta, onde se fica instavelmente instalado sobre um banquinho minúsculo, tendo que fazer peripécias para manter o equilíbrio e torcendo para que não haja areia na estrada. Como podem achar bom transportar o passageiro, dito garupa, sem nenhum conforto ou segurança, forçando o coitado a agarrar-se à pança do motociclista, sujeitando ambos a toda sorte de desconfortos, como chuva, ou mesmo aquela "ducha" de água suja jogada pelo carro que passa sobre a poça ao lado, ou de ficarem inalando aquele malcheiroso escapamento dos caminhões. Sem falar da necessidade de se utilizar capas, casacos e capacetes, mesmo naqueles dias de calor intenso. Isso tudo enquanto convivemos numa época em que os automóveis nos oferecem toda sorte de confortos e itens de segurança. Ar condicionado, que permite que você chegue ao trabalho sem estar fedendo e suado; *air bags*, barras laterais, cintos de três pontos, etc., que conferem ao passageiro uma segurança mais do que necessária; som ambiente; possibilidade de conversar com os passageiros, sem ter que gritar. Intrigante personagem, esse tal de motociclista. Apesar de tudo o que disse acima, vejo sempre em seus rostos um estranho e particular sorriso, que não me lembro de haver esboçado quando em meu carro, mesmo gozando de todas as facilidades de que ele dispõe. Passei, então, a prestar um pouco mais de atenção e percebi que, durante minhas viagens, motociclistas, independente de que máquinas possuíssem, cumprimentavam-se uns aos outros, apesar de aparentemente jamais terem se visto antes daquele fugaz momento, quando se cruzaram em uma dessas estradas da vida. Esquisito... Prestei mais atenção e descobri que eles freqüentemente se uniam e reuniam, como se fossem amigos de longa data, daqueles que temos tão poucos e de quem gostamos tanto. Senti a solidariedade que os une. Vi também que, por baixo de muitas daquelas roupas de couro pesadas, faixas na cabeça, luvas, botas, correntes e caveiras, havia pessoas de todos os tipos, incluindo médicos, juizes, advogados, militares, etc. Que, naquele momento, em nada faziam lembrar os sisudos, formais e irrepreensíveis profissionais que eram no seu dia a dia. Descobri até alguns colegas, a quem jamais imaginei ver paramentados tão estranhamente. Muito esquisito... Ao conversar com alguns deles, ouvi dos indizíveis prazeres de se "ganhar a estrada" sobre duas rodas; sobre a sensação deliciosa de se fazer novos amigos por onde se passa, da alegria da redescoberta do prazer da aventura, independente da idade; e da possibilidade de se ser livre e alegre, rompendo barreiras que existem apenas e tão somente em nossas mentes tão acostumadas à mediocridade. Vi, ouvi e meditei sobre o assunto. Mudei minha vida!

Maravilhoso personagem, esse tal de motociclista. Muitas motos eu tive, mas jamais fui um verdadeiro motociclista, erro que, em tempo, trato agora de desfazer. Mais que uma nova moto, a moto dos meus sonhos. Mais que apenas uma moto, o rompimento dos grilhões que a mim impunham o medo e o preconceito e que por tanto tempo me impediram de desfrutar de tantas aventuras e amizades. Deus sabe o tempo que perdi e as experiências que deixei de vivenciar. Se antes olhava os com estranheza, mesmo sendo proprietário de uma moto (mas não um motociclista), vejo os agora com profunda admiração e, quando não estou junto, com uma deliciosa pontinha de inveja. O interessante, é que conheço pessoas que jamais possuíram moto, mas que estão em perfeita sintonia com o ideal motociclista. Algumas chegam até mesmo a participar de encontros e listas de discussão, não que isto seja imprescindível ou importante. O que importa é a filosofia envolvida. Hoje, minha esposa e eu, montados em nossos sonhos, planeamos, ainda timidamente, lances cada vez maiores, sempre dispostos a encontrar

novos velhos amigos, que certamente nos acolherão de braços abertos. Talvez, com um pouco de sorte, encontremos algum motorista que, em seu automóvel, note e ache estranho aquele personagem que, passando em uma motocicleta, com o vento no rosto, ainda que sob chuva ou frio, mostre-se alheio a tudo e feliz, exibindo um largo e incompreensível sorriso estampado no rosto. Quem sabe ganhemos, então, mais um irmão motociclista para o nosso grupo. (Depoente, 01 jan 2006)