

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA**  
**INSTITUTO DE HISTÓRIA – INHIS**

**ARIELE LOPES GIROLDO**

**CORPOS FEMININOS SOBRE RODAS: UM ESTUDO DE GÊNERO  
SOBRE MULHERES MOTOCICLISTAS, REPRESENTAÇÕES E  
RESISTÊNCIAS EM MOVIMENTO.**

**UBERLÂNDIA**

**2020**

ARIELE LOPES GIROLDO

**CORPOS FEMININOS SOBRE RODAS: UM ESTUDO DE GENÊRO SOBRE MULHERES MOTOCICLISTAS, REPRESENTAÇÕES E RESISTÊNCIAS EM MOVIMENTO.**

Monografia de conclusão de curso apresentada ao Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de Historiadora.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Elizabeth Ribeiro Carneiro

UBERLÂNDIA

2020

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) Sistema de Bibliotecas da  
UFU, MG, Brasil.

GIROLDO, Ariele Lopes. *Corpos femininos sobre rodas: um estudo de gênero sobre mulheres motociclistas, representações e resistências em movimento.* – Uberlândia, 2020.

**Orientação: Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria Elizabeth Ribeiro Carneiro**

Monografia (Licenciatura e Bacharelado) – Universidade Federal de Uberlândia, Curso de Graduação em História.

Inclui Bibliografia. Inclui ilustrações.

Palavras-chave: História. Mulheres. Gênero. Motociclistas.

## **FOLHA DE APROVAÇÃO**

ARIELE LOPES GIROLDO

**CORPOS FEMININOS SOBRE RODAS: UM ESTUDO DE GENÊRO SOBRE MULHERES MOTOCICLISTAS, REPRESENTAÇÕES E RESISTÊNCIAS EM MOVIMENTO.**

Monografia de conclusão de curso apresentada ao Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de Historiadora pela banca examinadora formada por:

Uberlândia, 18 de dezembro de 2020.

---

Profa. Dra. Maria Elizabeth Ribeiro Carneiro, UFU, Uberlândia-MG

---

Profa. Dra. Jorgetânia da Silva Ferreira, UFU, Uberlândia-MG

---

Profa. Dra Maria Elisabeth Alves Mesquita Soares, UNIFAN, Goiânia-GO

**UBERLÂNDIA**

**2020**

## AGRADECIMENTOS

A Deus!

Aos meus pais, Ariosvaldo e Márcia Rejane. Por sempre acreditarem em mim e na minha liberdade, sempre me apoiando nas minhas maiores loucuras, sempre com o coração apertado e cheios de preocupações quando eu subo na moto e saio sem destino.

Mãe, a vida nos distanciou, mas graças a você, eu me tornei a mulher que sou hoje e tenho a oportunidade de sempre estar ao seu lado graças a minha motocicleta. Pai, obrigada por toda paciência durante a minha escrita, sei que não foi fácil essa fase, mas sou grata a você por sempre estar comigo, obrigada por me mostrar esse universo das motocicletas, obrigada por toda viagem juntos e aprendizado, ainda vamos rodar muito, e agora cada um em sua motocicleta, chega de garupa!

Quero agradecer as minhas irmãs; Aimée Karoline Lopes e Carolina Machado Giroldo. Aimée, obrigada por me mostrar a cena punk, todo visual instrumentário desde as músicas e ideologia, você foi uma grande professora para minha formação, Carol, obrigada por sempre me influenciar com a moda Hippie, com os acessórios manuais feitos por hippies de ruas e por me mostrar um caminho de luz e sabedoria. Graças a vocês eu pude me identificar em várias tribos sem ter que me encaixar em apenas uma. Obrigada por influenciarem a minha formação “contracultural”.

Quero agradecer em especial, os meus avós maternos, Sebastião e Carla Bianca, obrigada Bem e Veia, por acreditar em mim, por sempre apoiarem meus estudos, sempre me admirando e me fazendo crescer, graças a vocês dois, eu tenho a oportunidade de conhecer cada pedacinho do país com a minha companheira “Lady Carla” (motocicleta intruder 125cc), amo vocês, fofos.

Agradeço profundamente, também ao meu grupo de amigas que fiz na UFU no curso de História que são: Ágatha Cristina, Beatriz e Elisa. Obrigada meninas, por todo companheirismo na Universidade, na fila no almoço, nas aulas e nos trabalhos acadêmicos! Nesse último semestre à distância, eu senti falta de todo compartilhamento de lanches e conversas. Obrigada a todas pelo carinho, quero levar vocês comigo na minha estrada sempre.

Agradeço aos meus amigos do Conjurados Moto Clube. Leandro (Nascimento), Raul, Gustavo (Mala), Victor Kennedy (Vitão), Fernando (Bob), Leonardo (Leozão) e Matheus Bertarini (*in memorian*). Obrigada a todos vocês por sempre estarem comigo me apoiando e rodando na estrada comigo, obrigada, meus irmãos. Dedico essa

pesquisa em especial ao Bertarini que não está mais presente em nossa estrada. ACELERA! Bertarini (BRAAAAAAAPPPP!!!!!!!!!!!!) Sua estrada agora é de luz! Obrigada, por sempre me mostrar o caminho certo e por tudo que você me ensinou, essa monografia é para você, a pessoa mais contracultura que eu conheci. Eterno Bertarini.

Ao meu querido amigo Eduardo, do Moto Clube Vikings de Goiânia. Obrigada por todo respeito, carinho e por sempre acreditar em mim, e por todo aprendizado que tive com você, tanto no meio motociclismo quanto na minha evolução pessoal, obrigada, meu amigo.

Ao grupo “**Free Bikers**” de Brasília. Obrigada; Carol, Carmen, Marlei e Ketlen por todo apoio desde o início, todo amor e apoio é recíproco, desejo para vocês, mulheres, muita estrada e gasolina no tanque, que vocês possam sempre vir em Minas Gerais comer pão de queijo e café quentinho. Obrigada Carol e Marlei, por serem grandes inspirações para mim, obrigada à Carmen, pela parceria, brincadeiras e empatia, (vou roubar você da Carol). Obrigada querida Ketlen, por me receber abertamente em sua casa com suas filhas que se tornaram minhas irmãs mais novas, serei eternamente grata por me apresentar à nossa querida Lila de Goiânia, que hoje está fazendo parte da minha banca examinadora.

À Lila, minha querida amiga, obrigada por fazer parte dessa história comigo, sou muito feliz por ter você como referência acadêmica com sua dissertação e tese sobre motociclismo. Obrigada por me acolher tão bem e “entrar” nessa comigo, temos muita estrada para percorrermos juntas, de moto, por favor!

À minha orientadora Maria Elizabeth Ribeiro Carneiro, por ter me orientado quanto à teoria e metodologia e também ter deixado o tema livre para eu escrever o que eu realmente queria e acreditava. Por algum tempo eu estava perdida no Instituto de História querendo me encontrar em alguma pesquisa, tentei pesquisar moda no século XIX, moda no XXI, mas eu queria mesmo era pesquisar sobre mulheres, mulheres e motos. E a Beth me deu essa oportunidade, mesmo com toda dificuldade em aprender autoras e autores que discutiam sobre gênero, normatividade e performatividade, obrigada por toda dedicação com a correção, explicação de cada autora e indicações de livros. Obrigada pelo conteúdo e contribuição para realização da minha pesquisa. Agradeço ainda a outras mulheres incríveis que aceitaram ler, avaliar meu trabalho e participar da banca examinadora, Maria Elisabeth Alves Mesquita Soares e Jorgetânia

Ferreira. Obrigada por participarem minha formação como mulher, historiadora e professora. Vocês todas são grandes fontes de inspiração

Ao meu coorientador, Dr. Raphael Ribeiro, obrigada por ter paciência comigo desde o ensino médio, não desistindo de mim como professor e como coorientador, obrigada por todo conteúdo histórico, obrigada por me proporcionar o estudo da contracultura a partir da leitura do Theodore Roszak “A Contracultura” (1972) e de Paulo Chacon “O que é rock” (1989). Obrigada por me proporcionar esses autores fazendo acrescentar não só na minha pesquisa, como também no meu autoconhecimento. Obrigada, Rapha.

Esse período de escrita não seria de tanto amadurecimento, autoconhecimento e superação sem a ajuda da minha psicóloga que me acompanhou durante o processo da minha pesquisa, me apoiando e me dando força e controle com a minha ansiedade. Obrigada por tudo Michele!

À minha amiga que a UFU me presenteou bem no finalzinho da graduação, Marisia, que se dispôs a fazer a correção gramatical da minha pesquisa com todo amor e carinho, serei eternamente grata por tudo, por todo carinho na revisão e cuidado com as palavras. Obrigada.

Agradeço a todos que me ajudaram a rodar nessa estrada. Aos meus professores e professoras, aos autores e escritores que me ajudaram com a minha pesquisa, aos meus amigos e amigas que me ajudaram diretamente e indiretamente; Ana Paula, Ariane, Celene, Déborah, Isabela Quirino, Julia Batista, Maria Teixeira,, Matheus e Juliana (Milhouse e Jú) e Nhadilla. Obrigada a todos vocês, por fazer parte da desse momento tão importante na minha vida.

Dedico essa monografia a todas as mulheres apaixonadas por motocicleta e que lutam pelo seu espaço no meio desse território tão patriarcal e machista.

*“Sou rainha do meu tanque  
Sou Pagu indignada no palanque  
Hanhan hanhan  
Fama de porra louca, tudo bem  
Minha mãe é Maria ninguém  
Hu huhuhu*

*Não sou atriz, modelo, dançarina  
Meu buraco é mais em cima*

*Porque nem toda feiticeira é corcunda  
Nem toda brasileira é bunda  
Meu peito não é de silicone  
sou mais macho que muito homem”*

***Rita Lee, Álbum: 3001, 2000.***



## RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo examinar as experiências das mulheres motociclistas/motoqueiras e estudar como se deu a inserção das mulheres no “meio motociclístico” seja como meio de locomoção para trabalho, viagens, ou apenas por lazer e distração. Procuo analisar as práticas e representações, desde a indumentária, o tipo de motocicleta utilizada, a presença delas no meio do motociclismo e como elas aparecem ou não neste território. Durante o percurso da pesquisa, procuro analisar as representações do feminino em relação às do masculino no universo das práticas motociclísticas; desde o vestuário, a postura até algumas características físicas, como uso de cabelo grande, barba, tatuagens etc. Características gerais tidas como referências a um repertório simbólico, histórico e culturalmente produzido a respeito desse universo, em boa parte pela mídia e pelo mercado, e em suma, por uma sociedade que produz e reproduz signos e significados vinculados pela diferença de gênero. É possível observar um processo de subalternização da mulher ou o feminino, construindo e reconstruindo um caráter mercadológico sobre o copo feminino, que é visto como produto por motociclistas e pessoas que compartilham o meio, e ainda como uma imagem reproduzida pelas marcas/concessionárias de motocicleta. Venho observando aspectos que me instigam a refletir mais detidamente sobre os corpos femininos e pensar, de modo particular, nas relações de gênero que se revelam dentro desse universo motociclístico do comportamento social. A intenção é a de explicitar essa relação de significações, que é produzida e medida, sobretudo, pelo contexto social. Nesta medida, será possível concluir como as relações sociais e simbólicas que se organizam em torno da motocicleta são um objeto de análise histórica.

**Palavras- chave: História. Mulheres. Gênero. Motociclistas**

## **ABSTRACT**

The goal of this research is to examine the experiences of female motorcyclists and to study how the insertion of women in the motorcycling environment happened, whether as means of transportation to work, trips, or as leisure and recreation. I intend to analyze habits and representation, costumes, preferred types of motorcycles, their presence in the environment and how they appear in that territory. Along this research, I look to analyze the representations of femininity in relation to the masculine motorcycling universe, differences in clothing, posture, and even physical attributes, like the use of long hair, beards, tattoos etc. General characteristics considered references to a symbolic repertoire, historically and culturally produced around this universe, mostly by the media and the market, and overall, by a society that produces and reproduces icons and meanings linked by gender differences. It is possible to observe a process of subjugation of women or the feminine, building and reconstructing a marketable point of view over the feminine body, seen as a product by motorcyclists and people who share the environment, even as an image reproduced by brands. I have come to observe aspects that push me to reflect at length over feminine bodies and think, particularly, in the gender relations that reveal themselves in this motorcycling universe of the social behavior. The goal is clarifying this relation of symbols, produced and measured predominantly by social context. In this scenario, it will be possible to conclude how social and symbolic relations that organize around the motorcycle are an object of historical analysis.

**Keywords: History. Women. Gender. Motorcyclists.**

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Imagem 1 - Adeline e Augusta Van Buren.....</b>	<b>63</b>
<b>Imagem 2 - Dot Robinson (à direita) com a filha Betty .....</b>	<b>64</b>
<b>Imagem 3 - prova de corrida dentro do parque Ibirapuera .....</b>	<b>65</b>
<b>Imagem 4 - Giulianna Tognocchi como pilota de corrida .....</b>	<b>65</b>

## SUMÁRIO

COMEÇO DE VIAGEM, LIGANDO OS MOTORES: NOTAS INTRODUTÓRIAS.....	13
APROFUNDANDO A PROBLEMÁTICA, OS EIXOS DA PESQUISA E OUTROS ESTUDOS SOBRE O TEMA .....	19
CAPÍTULO 1- A MOTOCICLETA E A CULTURA DE GUERRA: DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO, DESLOCAMENTO E ESTRATÉGIA DE CONQUISTAS (1920-1944) .....	25
1.1. A CONCEPÇÃO DO VEÍCULO DE DUAS RODAS .....	25
1.2. PELO MUNDO, A CONTRIBUIÇÃO DE HOLLISTER PARA A HISTÓRIA E IMAGEM DOS MOTOCLUBES .....	28
1.3. MOTO CLUBES MC – A PRODUÇÃO DE MASCULINIDADES E HETERONORMATIVIDADES .....	31
1.4. NO BRASIL .....	35
1.5. LUGAR DE MULHER É NO TANQUE DA MOTO – MOTOR MAIDS .....	38
CAPÍTULO 2- A MOTOCICLETA E A CULTURA DO PÓS-GUERRA: CONTRACULTURA, DESLOCAMENTO E A CONQUISTA DA "LIBERDADE"(1950-1970) .....	41
2.1. OS ANOS 1950 E O SURGIMENTO DOS BEATS .....	42
2.2. CONTRACULTURA .....	42
2.3. SEM DESTINO E <i>ON THE ROAD</i> .....	45
2.4 HIPPIE-PUNK-RAJNEESH.....	50
2.5. RELAÇÕES E COMPORTAMENTOS .....	51
CAPÍTULO 3- A MOTOCICLETA E OS FEMINISMOS: DESLOCAMENTO, RESISTÊNCIAS E LUTAS DE COMBATE AO PATRIARCADO (1990-2020) .....	56
3.1. CORPOS QUE CIRCULAM: MULHERES, FEMINISMO E PÉ NA ESTRADA .....	64
DESLIGANDO OS MOTORES: CONSIDERAÇÕES FINAIS DA VIAGEM .....	68
FONTES .....	71
ILUSTRAÇÕES .....	72
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	73

## COMEÇO DE VIAGEM, LIGANDO OS MOTORES: NOTAS INTRODUTÓRIAS

A violência simbólica de gênero diz respeito às opressões produzidas e reproduzidas pelas representações sociais de gênero, representações essas que se organizam, veiculam e definem na sociedade, grosso modo, os sentidos sobre o masculino e o feminino. Acompanho a reflexão de Joan Scott para examinar tais representações que demarcam a diferença de gênero, aqui pensado como "um elemento constitutivo de relações sociais baseado nas diferenças percebidas entre os sexos", articulado a "uma forma primeira de significar as relações de poder" (SCOTT, 1992, p.81-88).

As mulheres – e o uso de seus corpos, assim fragmentados – estão presentes nestes territórios para serem “consumidas” assim como a motocicleta e seus apetrechos. Não é difícil constatar a presença desses corpos, marcados pelo feminino, como objetos ou ícones que revelam um alfabeto de significações e dominações. A relevância deste tema se destaca no âmbito da minha própria experiência como participante de Moto Clube (M.C.)<sup>1</sup> e grupos coletivos de mulheres que pilotam motocicletas, pois foi a partir de vivências dentro dos clubes que pude perceber que as figuras femininas aparecem construídas com alguns sentidos específicos, representadas em relação à moto com um caráter erótico, uma dimensão de "objeto", que frequentemente é também explorado e divulgado pela mídia. O desafio desta pesquisa é, portanto, inserir o debate sobre as formas de representação do feminino no meio do motociclismo, examinando esses sentidos construídos – para desconstruí-los –, dando visibilidade à violência simbólica que configuram, demarcam e reiteram desigualdades de gênero.

É muito fácil falar de deslocamento, viagens, e estrada quando se trata de homens motociclistas e participantes de moto clubes que andam em grupos. E as mulheres motociclistas que são viajantes solo? E o espaço delas? Até que ponto a motocicleta pode oferecer essa “liberdade” que tanto pregam? Sempre viajei sozinha, sempre aproveitei a minha solitude, nunca tive problema em rodar solo, até que chegou o dia em que tive.

---

<sup>1</sup> Para fins de facilitar a leitura das siglas, durante a escrita não farei diferenciação entre Moto Clube e Moto Clubes. Usarei somente a abreviação de M.C. para ambos, na pronúncia no singular e no plural.

<sup>2</sup> **Patriarcado:** Sistema social no qual é atribuída aos homens a maior parte ou todo o poder, privilégio e valor, e as mulheres são em grande maioria ou completamente excluídas deste poder; sistema em que o

Infelizmente tive um problema técnico/mecânico com a minha motocicleta e fiquei muito tempo na beira da rodovia esperando por alguma ajuda – por sorte meu celular tinha rede telefônica e consegui fazer as ligações necessárias para que eu pudesse sair daquele lugar. No entanto, enquanto estava sozinha eu não tive paz: olhares dos caminhoneiros passando, buzinas de assédio o tempo todo e uma sensação de vulnerabilidade aliada ao medo – eu senti *medo* de ser mulher ali, e fiquei paralisada. Senti medo daquele caminhoneiro me olhando e fazendo o primeiro retorno para voltar e me observar novamente. Mas naquele dia fui salva, pois o meu irmão de estrada (Gustavo) chegou em instantes e me ajudou com a situação. Fui “salva” por estar na presença de outro homem. E aí pergunto: até quando uma mulher só vai ser respeitada quando e se estiver vinculada a outro homem?

É preciso pensar sobre os corpos das mulheres viajantes e não viajantes no meio do motociclismo. Sobre a liberdade de escolher ir e vir sozinha, sem depender de ninguém ou precisar ser “resgatada” por um homem na estrada, de poder desfrutar dos privilégios que o motociclismo proporciona, do maior contato com o ambiente, povos e paisagens durante as viagens – que não são os mesmos quando se está fechado dentro de um carro (PIRSIG, 2009), e caracterizam o contexto de alcance de liberdade.

Por força da ordem patriarcal<sup>2</sup> que caracteriza a nossa sociedade, as piadas, canções, comerciais, filmes, novelas e etc. são veiculados como lugares comuns que disseminam representações do feminino que frequentemente são degradantes e constrangedoras, a exemplo dos comerciais de televisão, das revistas e até mesmo nas redes sociais que reforçam a imagem da “mulher objeto”. A compreensão da dominação masculina (BOURDIEU, 1999) exige pensar sobre as estruturas inscritas na objetividade e na subjetividade dos corpos dos sujeitos dominados, normatizando gestos, posturas, disposições ou marcas da sua submissão, aspectos que compõem o imaginário social e estão inseridos na cultura, deixando de ter um aspecto físico para assumir um significado cultural. Reconhecemos a expressão do masculino e da dominação masculina nas manifestações de exploração e do que traz honra ao homem, como meio de afirmar sua virilidade.

---

<sup>2</sup> **Patriarcado:** Sistema social no qual é atribuída aos homens a maior parte ou todo o poder, privilégio e valor, e as mulheres são em grande maioria ou completamente excluídas deste poder; sistema em que o pai ou o homem mais velho é o chefe da família e a descendência é considerada através da linhagem masculina.

O autor Bourdieu (1999), chama a atenção para os padrões subjetivos aos quais nós, mulheres, estamos submetidas e que são objetivados nas relações de dominação do cotidiano. Adotam-se as crenças dos dominantes e incorporam-se os esquemas de pensamento, produto das relações de poder que se expressam nas oposições da ordem simbólica (masculino/feminino) de forma inquestionável, de maneira natural. No espaço social dos clubes de moto, as mulheres também podem sofrer com a chamada violência simbólica, o que se mostra evidente quando escutam que aquele não é lugar para elas – na verdade, e lhes atribuem e restringem a circulação e existência aos setores da casa e família. Muitos motociclistas homens, portanto, buscam na violência das palavras uma autoafirmação da quase obrigação de se sobressaírem em determinados segmentos ou práticas da sociedade, como é o caso do motociclismo. Para o sociólogo francês Pierre Bourdieu,

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

Outra perspectiva a ser analisada trata-se da “sexualização” da mulher no “meio” motociclístico, quando observo que “garotas” são contratadas para fazerem a publicidade de alguma empresa do ramo automotivo/náutico/motociclístico, cujas programações atraem motociclistas de moto clubes. Nelas, modelos são retratadas como “garotas molhadas” que, fazendo propaganda de lava-jato, prestam o serviço de lavar as motos dos visitantes, com suas roupas transparentes e mostrando o corpo: mulheres objetificadas em seus corpos sexualizados e servis. Além disso, “concursos” com a garota mais “sarada” de academia também compõem o cenário de algumas festas. Assim, as mulheres são pensadas para atraírem os olhares masculinos para os *stands* que representam. Nesse sentido, há quem questione se a tática realmente surte o efeito de alavancar as vendagens de marcas, mas não se discute aquelas imagens, seus sentidos marcados pela efetivação de seu papel de satisfazer aos desejos masculinos.

Para a autora Fátima Regina de Toledo Pinto, por exemplo, o uso do couro pelas mulheres está presente como produto de sensualidade para reforçar o uso do corpo nos encontros. Quanto às roupas femininas, há um claro apelo “*sexy*” nas modelagens mais justas e em botas de couro de salto alto. Percebe-se, portanto, uma correlação direta entre o aspecto físico, a sexualização dos corpos e a modelagem das roupas, já que se pressupõe que para alguém ficar “bem” em roupas justas, é necessário que esteja “em

forma”. Já para os homens, as roupas largas são permitidas, uma vez que a maioria não está “em forma”, sequer precisa. (TOLEDO PINTO, 2011).

O repertório simbólico em torno das masculinidades nesse contexto é efeito de um processo de objetificação<sup>3</sup> construído também por um olhar mercadológico sobre o corpo feminino. Estratégias de mercado objetivam alcançar o consumo de um público masculino e usam do corpo feminino como objeto e ferramenta de provocação do desejo sexual. Essa sexualização dos discursos que também se evidencia neste campo, reforçando o ponto de referência dominador e masculino, ganha reforço nas propagandas das concessionárias, revendedoras de motocicletas, peças, acessórios para as motocicletas e indumentária. Mulheres são contratadas, inclusive, para e por representarem um tipo “ideal” de beleza, – geralmente loiras com corpos angulosos e padronizados, necessariamente curvilíneas –, em posturas construídas como objetos sexuais para fazerem as propagandas, distribuírem *flyers*, brindes e divulgarem as promoções das empresas nos eventos para motociclistas e redes sociais (SILVA, 2016).

Assim, segundo Bourdieu (1999), a divisão entre os sexos parece estar “na ordem das coisas”, referindo-se ao que está dentro de uma “normalidade” e “naturalidade”, a ponto de ser inevitável: a dominação masculina está incorporada nos corpos e nos hábitos dos agentes sociais, funcionando como sistemas de esquemas de percepção, de pensamento e de ação (BOURDIEU, 1999). Quando se fala em “dominação masculina”, inferimos a dominação também da heterossexualidade.

A desigualdade fez com que, por muito tempo, a memória das mulheres fosse negligenciada, tida como sem valor e sem importância para sociedade. A ausência desta memória levou, muitas vezes ainda leva, à falta da noção de pertencimento dessas mulheres no meio em que estão inseridas. Por isso, se faz necessário a partir do olhar de Marc Bloch (1998), perceber que para conservar a memória de um determinado grupo de seres humanos,

(...) não basta que os diversos membros que o compõem em um dado momento conservem no espírito as representações que dizem respeito ao passado do grupo (...) é também necessário que os membros mais velhos cuidem de transmitir essas representações aos mais jovens. (BLOCH, 1998, p. 229).

---

<sup>3</sup> **Objetificação:** Banalização da imagem da mulher, quando a aparência importa mais que outros aspectos são da imagem da mulher, quando a aparência importa mais que outros aspectos. Como exemplos há as campanhas publicitárias de cerveja. As mulheres são sexualizadas e se tornam objeto para incentivar a venda do produto.



Por essa perspectiva, é possível compreender por que as mulheres têm maiores dificuldades em ocupar cargos de poder e participam de campanhas publicitárias que as objetificam, encontrando assim uma possibilidade de pertencerem e aparecerem nesse processo desigual hierarquicamente constituído pela sociedade patriarcal. Segundo Joan Scott:

“O patriarcado é uma forma de organização social onde suas relações são regidas por dois princípios basilares: as mulheres são hierarquicamente subordinadas aos homens, e os jovens estão subordinados hierarquicamente aos homens mais velhos, patriarcas da comunidade” (SCOTT, 1995. p.75)

Dessa maneira, cabe salientar que o conceito de patriarcado não remete especificamente ao poder da figura paterna, mas necessariamente à figura masculina, com a supremacia do homem e a desvalorização do feminino. Simone de Beauvoir, em sua obra “O segundo sexo”, já criticava a ideologia machista e patriarcal, afirmando que:

“Os termos masculino e feminino são usados simetricamente apenas como uma questão de formalidade. Na realidade, a relação dos dois sexos não é bem como a de dois polos elétricos, pois o homem representa tanto o positivo e o neutro, como é indicado pelo uso comum de homem para designar seres humanos em geral; enquanto que a mulher aparece somente como o negativo, definido por critérios de limitação, sem reciprocidade” (BEAUVOIR, 2009, p.9).

As mulheres que almejam ascensão econômica e social acabam em disputa dentro de uma concorrência de força desigual em cargos majoritariamente ocupados por homens. Mesmo em situação de localizações subalternas, tais grupos promovem condições de enfrentamento e resistência, contrapondo-se à cultura hegemônica e construindo novas realidades e referências, criando rupturas nesse universo da dominação.

É interessante aferir que as relações de gênero se associam à subjugação do poder masculino sobre o feminino, daí o termo *violência simbólica* empregado por Bourdieu (1999). O autor aponta a presença de uma submissão em grupos hierárquicos desiguais (homens/ mulheres, ricos/pobres), os grupos dominados estabelecem um acordo simbólico (voluntário/ involuntário) para obter uma aceitação de certos grupos que impõem a subalternidade. A partir de uma perspectiva feminista, percebe-se que as práticas discursivas dominantes veiculadas pela mídia produzem e reiteram valores desiguais, tradicionais e sexistas sobre as mulheres, constituindo uma forma de violência simbólica de gênero na sociedade contemporânea. Nesse sentido, a construção

de saberes produzidos sobre as mulheres por mulheres, ou por um viés feminista, é de fundamental importância para o combate à subordinação e opressão do feminino e às desigualdades de gênero.

O termo “gênero”, nesse sentido, começou a ser muito utilizado pelas feministas como uma maneira de referir-se à organização social da relação entre os sexos (SCOTT, 1989), surgindo daí a definição de um gênero neutro. Nesse aspecto, no artigo *Gênero: uma categoria útil de análise histórica*, a historiadora norte-americana Joan Scott avalia que foi importante fazer toda uma revolução. Para ela, seria preciso pensar gênero como categoria analítica, isto é, para além de uma percepção sobre as diferenças sexuais, hierarquizadas dentro de uma maneira de pensar engessada e dual. Portanto, utilizar a categoria para entender que são as construções sociais, os símbolos e os significados veiculados politicamente que determinam as diferenças sexuais dentro de um determinado pensamento hierárquico organizado socialmente. Para Scott, essas construções acontecem principalmente mediante a linguagem e o discurso, responsáveis pelas desigualdades nas relações sociais, a percepção dos corpos dos homens e das mulheres.

Nesse sentido, o uso analítico e relacional do conceito de gênero parece ter sido elaborado entre as feministas americanas. A palavra indicava uma rejeição ao determinismo biológico implícito no uso de termos como “sexo” ou “diferença sexual”:

“As feministas que estavam mais preocupadas com o fato de que a produção dos estudos femininos se centrava sobre as mulheres de forma muito estreita e isolada, utilizaram o termo “gênero” para introduzir uma noção relacional no vocabulário analítico. Ou seja, as mulheres e os homens eram definidos em termos recíprocos e nenhuma compreensão de qualquer um poderia existir através de estudo inteiramente separado. Nesse aspecto é fundamental não se centrar apenas na história de um único gênero, mas sim na de todos eles” (SCOTT, 1989, p.3).

A escolha para a pesquisa aqui foi a de considerar as abordagens feministas como importantes aportes históricos para a visibilidade, mas também para a análise das evidências e o empoderamento<sup>4</sup> das mulheres, priorizando a utilização da categoria gênero como referência, especificamente, às mulheres e suas participações no motociclismo, uma vez que elas atuam, que elas podem exercer a crítica, e que podem exercer vários papéis diferentes dentro desse mesmo universo: desde a participação

---

<sup>4</sup> **Empoderamento:** Medidas para melhorar a vida das pessoas oprimidas, particularmente mudanças legais e sociais, como melhorar a educação das meninas no mundo em desenvolvimento.

direta, seja nas habilitações para pilotagem de motocicletas, na gestão dos eventos desta natureza, como nas viagens, na estética, no comércio de produtos para este esporte, na reformulação dos discursos ou mesmo ocupando espaços de poder.

O tema aqui proposto – sobre as relações de gênero no âmbito do motociclismo – não tem sido tratado como foco de pesquisa por outros estudos históricos, apenas parte deles como referência. Há várias pesquisas sobre M.C. e a cultura do masculino no meio do motociclismo, mas quase nunca é traçado um olhar crítico sobre e pela mulher motociclista. Acredito, portanto, que a importância deste tema seja evidente, não somente pela urgência de se dar visibilidade a outras formas de representatividade de motociclistas/motoqueiras, como também – e principalmente – para a percepção contemporânea da necessidade do incentivo e inserção de mulheres em práticas consideradas predominantemente masculinas, onde cada vez mais as mulheres ocupam espaços e práticas como lugares “não interditados” de experiência e sociabilidade e também como fonte de empoderamento feminino.

Segundo Silva, “mesmo sendo frequentemente lembrada como meio de transporte perigoso, a motocicleta carrega em suas histórias a concepção do prazer, de liberdade, de vivacidade, de quebras de barreiras” (SILVA,2016 p.45). Muitas pessoas têm a ideia de que a moto é um transporte vinculado ao masculino, exclusivo para o homem, como uso e ferramenta de trabalho, mas poucas pessoas sabem que mulheres também habitam e constituem este público, ocupando cada vez mais esse espaço e pertencendo inclusive a esse universo tão masculinizado do motociclismo/clubismo.

### **Aprofundando a problemática, os eixos da pesquisa e outros estudos sobre o tema**

No decorrer da pesquisa, estabeleceu-se a problemática que envolve a participação das mulheres, como sujeitos e resistências, por isso não poderia deixar de analisar também o uso, aliás, o *mal-uso* do corpo feminino no âmbito motociclístico. Para isso, é relevante retomar as dimensões dos estudos de gênero desenvolvidas por Scott (1989) para a análise das práticas discursivas produzidas pela mídia. Para a autora, o gênero é elemento constitutivo das relações sociais fundadas sobre as diferenças percebidas, que implicam aspectos como: 1) símbolos culturalmente disponíveis que evocam representações simbólicas; 2) instituições e organização social; e 3) a identidade subjetiva.

Dentro dessas dimensões que se entrecruzam busca-se a análise da dimensão institucional – a mídia – que produz e reitera através dos seus discursos as desigualdades de gênero; a dimensão normativa, pela qual essas instituições normatizam o simbólico a partir das representações inseridas nos objetos de consumo e nos comerciais; e por fim, a dimensão simbólica inserida nos discursos desses comerciais. A mídia, sob esse aspecto, aqui é observada como uma instituição, entre outras, que normatiza o simbólico, ao construir nos comerciais, representações sobre as mulheres utilizando os seus corpos.

O gênero é uma das referências recorrentes pelas quais o poder político tem sido e pode ser questionado, concebido e legitimado, referenciando e estabelecendo a oposição desigual entre homem/mulher. Dessa forma, tal como as feministas defendem, colocar em discussão essa forma de dominação e quaisquer dos seus aspectos gera uma ameaça ao sistema por completo.

Com ares de uma nova utopia, a partir dos anos 1950-1960 do século XX, particularmente nos EUA, o movimento de motociclistas mostrou-se primeiro por certas características de evidente contestação: cabelos compridos, roupas coloridas, misticismo, uma música própria, uso de drogas e um conjunto de hábitos que assustaram a família de classe média tradicional, urbana, consumista, tão absorta em seu plano de ascensão social. Aos poucos tornou-se evidente que aquele conjunto de manifestações culturais significava também uma nova maneira de pensar a sociedade e o indivíduo, modos diferentes de encarar e de se relacionar com o mundo e com as pessoas. Nesse sentido, intenta-se mostrar aqui a importância de entender a construção dessa “cultura popular jovem”, que foi formada na segunda metade do século XX, visto que elementos dessa contracultura ou cultura jovem popular ainda são vivenciados na contemporaneidade e exercem grande influência em grupos como os de moto clubismo/motociclismo.

Ao dissertar sobre *contracultura*, tenho como referência o historiador e sociólogo americano Theodore Roszak (1968) que escreveu sobre categorias como “contracultura” e “tecnocracia” que, embora pensadas ao “calor” dos acontecimentos do final da década dos anos sessenta, nos parecem ainda pertinentes. Ele afirma que, apesar das lutas entre as gerações serem uma constante na história humana, os acontecimentos de 1968 revestiam um caráter específico, caráter denominado por ele de “contracultura”. Assim, Roszak afirma:

Alguns dentre esses jovens (a maioria, com efeito) junta o apropriado senso de responsabilidade para se ajustarem aos padrões estabelecidos da vida adulta; [...] Continuam a considerar o prazer e a liberdade como direitos humanos e começam a fazer perguntas agressivas àquelas forças que insistem, em meio a uma óbvia abundância, na necessidade de disciplina, não importa quão subliminar. (ROSZAK,1979. Pag. 43)

Durante muito tempo, as mulheres foram objeto de um relato histórico que as relegou ao silêncio e à invisibilidade. São invisíveis, como se sua atuação se passasse quase que exclusivamente no ambiente privado da família e do lar. O espaço público pertence aos homens e poucas mulheres se aventuram nele. São invisíveis pelo silêncio das fontes, já que por serem pouco reconhecidas nesses locais públicos, pouco se fala delas. Michele Perrot é uma historiadora francesa que, incomodada com ausência de registros históricos sobre as mulheres, se debruçou sobre o assunto e colocou sua pesquisa e impressões em vasta obra, também em *Minha história das mulheres*, evidenciando dados bem embasados da autora, acerca da invisibilidade feminina construída em vários momentos históricos. Ela contextualiza e dimensiona, por meio de várias diferenças, uma história francesa das mulheres ao longo do tempo. Enquanto historiadora e pesquisadora do novo campo da história das mulheres, Perrot demonstra um cuidado metodológico extremo que se revela também na abundância de notas para demonstrar suas reflexões. O livro em questão (2007) serviu como embasamento e referência de destaque para a construção deste estudo, e tem sido utilizado, de modo geral, para os estudos cuja temática envolva relações de gênero e história das mulheres.

A partir de um levantamento bibliográfico de pesquisas que envolve o espaço social do meio motociclístico, sobre o qual me interessa a investigação, tive acesso a uma autora importante que contribui para o estudo dessa temática. Mesquita (2008) trouxe em sua dissertação de mestrado em Geografia, estudos sobre o vestuário da estrada, dos acampamentos, analisando como a motocicleta faz parte dessa preparação e, assim como os motociclistas, também se “veste”, ou é “vestida” para as festas e viagens. A autora aponta as transformações que ocorreram em relação às mulheres no meio motociclístico, sua inserção e mudança da posição de “carona” para de “pilota”, a produção de um vestuário e ações masculinizadas, sendo apropriadas pelas mulheres a partir de uma luta por um espaço que é predominantemente andronormativo<sup>5</sup>. Mesquita

---

<sup>5</sup> **Andronormatividade:** Na realidade brasileira, o ser “macho” acaba por se apresentar continuamente em diversos aspectos nos indivíduos masculinos, as quais podem ser percebidas nas relações de gênero e sexualidade. Esses aspectos são referenciados por Soares apud Silva (2016) pelo termo

(2008) ressalta que os moto clubes de Goiânia-GO, mostrando suas culturas e costumes, além de mostrar a cultura masculina no meio do motociclismo, também representa o feminino nos territórios fixos e eventuais, este que foi percebido e observado de várias formas. Ela disserta sobre a inserção e a exclusão de mulheres naquele ambiente:

(...) 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.” (MESQUITA, 2008, p. 198)

Segundo Soares e Maia (2015), as representações do masculino nesse grupo social são realmente predominantes nessa dimensão espacial, e as representações do feminino (na sua minoria ou na inferiorização de suas imagens) aparecem também neste espaço. Os autores vão dialogar e mostrar o espaço das mulheres no meio do motociclismo, vincado por estereótipos que se observam também na vestimenta feminina como uma adaptação da indumentária masculina para uso feminino. Assim concluem:

Não é que mulheres invadem espaços masculinos, ou apropriem de um veículo masculino, o fato é que mulheres precisam e querem ter esse veículo e o comércio ainda não as descobriram como consumidoras, e o fato mais interessante é que mesmo sem esses acessórios específicos para tamanhos do gênero feminino, mulheres continuam comprando e pilotando motocicletas cada vez maiores (esse maior é atribuído à cilindrada e ao custo do veículo) e percorrendo distâncias cada vez maiores. São atualmente praticantes de moto turismo por várias estradas mundiais. (SOARES E MAIA, 2005, p. 203-204)

Além da dificuldade em encontrar peças e acessórios que atendam ao gosto e necessidade deste público, o preço daquilo que é ofertado é em grande parte muito elevado. Nota-se também uma necessidade de se inserir no mercado não só equipamentos de proteção “mais femininos”, ou adequado ao uso por mulheres, mas também acessórios do dia a dia, como bolsas menores e mais práticas para se levar na moto.

Silva, em seu texto *Isso é coisa para macho - A construção de masculinidade nos encontros de motociclistas em Goiânia* (2016), apresenta como campo pesquisado os encontros de motociclistas que ocorreram em Goiânia. Durante sua pesquisa, o autor

---

“andronormatividade”, que é definido como “os padrões masculinos que a sociedade impõe para determinados objetos de uso e consumo, símbolos corporais e formas comportamentais.”

retrata uma representação identitária “ideal” de motociclistas, que vai desde o vestuário, da postura até algumas características físicas, como o uso de barba, cabelo grande, tatuagens e afins. O autor ressalta como as relações de gênero, nesse campo, se mostram atreladas ao uso do colete e da motocicleta. O processo de subalternização da mulher é um dos focos estudados, como também um posicionamento mercadológico sobre os corpos, vistos como um produto pelos motociclistas e pelas concessionárias de motocicletas.

O repertório simbólico em torno das masculinidades nesse contexto também é produto de um olhar mercadológico, principalmente sobre o corpo feminino. Estratégias de mercado objetivam alcançar o consumo de um público masculino e usam do corpo como objeto e ferramenta de desejo sexual.

Silva (2016), por exemplo, constrói uma pesquisa etnográfica para refletir mais detidamente sobre o corpo e as relações de gênero a partir e no interior desse universo motociclístico. Para o autor, a interação nos encontros da Avenida e do Cepal do Setor Sul é distinta de outros eventos, ou seja, as formas de vivência, comportamento, isolamento e atitudes dos M.C. são diferentes, pois em outros espaços as disputas de poder se intensificam e suas marcações expressivas são mais visíveis. Trata-se das relações de gênero e sugerem sexualidades binárias e referenciadas por andronormatividades que operam nesse universo. Os preconceitos e proibições de participação quanto ao sexo e ao gênero podem ser percebidos na formação dos M.C., nas posturas de seus integrantes, como também dos frequentadores dos encontros. Estes preconceitos não se avultam quando o assunto é etnia ou religião, por exemplo, mas são exacerbados quando se trata de homossexualidade, principalmente, a masculina.

Em sua dissertação de mestrado, a autora (PINTO, 2011) cita Mark Thompson (2004) para mostrar o uso do couro preto em peças do vestuário como um elemento de fetiche. Em seu livro *LeatherFolk*, o autor afirma que as imagens dos *outsiders* e rebeldes, centrais para a experiência norte-americana, estavam associadas ao couro, quando foram lançadas. Segundo Thompson, “o couro preto deu aos homens a permissão para ser alguém não permitido numa vida mais ordinária – e, para muitos, o fetiche se mostrou duradouro” (THOMPSON, 2004 apud PINTO, 2011, p. 132).

Em diálogo com tais estudos e partir das discussões teóricas e de fontes reunidas, elaborei essa monografia. No primeiro capítulo desta pesquisa, intitulado "A motocicleta e a cultura de guerra: desenvolvimento tecnológico, deslocamento e estratégia de conquistas (1920-1944)", procuro historicizar a origem e os sentidos da

“liberdade” pregada na época, associada com a motocicleta, isto é, como foram e são classificados até hoje, como e onde surgiram os praticantes do motociclismo. Para isso, intenta-se refletir sobre o processo de construção de uma espécie de “tipo ideal”<sup>6</sup>, ou de modelo de integrante de M.C. a partir de um modelo de masculinidade social, culturalmente hegemônica e heterossexualizada. A hipótese explorada é a de que tal imagem foi e ainda é referência para a composição de um repertório simbólico sobre os motociclistas/ motoqueiros.

Já no segundo capítulo, "A motocicleta e a cultura do pós-guerra: contracultura, deslocamento e a conquista da liberdade (1950-1970)", há um aprofundamento da problemática das relações de gênero e poder, tecendo uma associação com a história das lutas e conquistas das mulheres para refletir sobre a sua inserção dentro do universo das motocicletas e suas complexidades no mundo contemporâneo. A representação social não se refere à realidade em si, mas à forma como é percebida e construída por determinados grupos sociais, de forma que existem diversas representações sobre a mesma realidade, estando as relações de gênero inseridas nesse contexto.

No terceiro e último capítulo, de título “A motocicleta e os feminismos: deslocamento, resistências e lutas de combate ao patriarcado (1990-2020)”, intento tecer uma investigação sob uma ótica mais particular, de experiência pessoal e análise das concepções, estereótipos e estigmas que estão arraigados a um sexismo que, como pretende-se demonstrar com esta pesquisa, é inerente não só à sociedade patriarcal contemporânea como ao próprio motociclismo; que por sua vez, é como um reflexo íntimo das dinâmicas atribuídas às veiculações normativas do gênero no corpo social e do olhar crítico sobre as relações e comportamentos das mulheres.

---

<sup>6</sup> “Vestuário usado por motociclistas no campo observado. Quando o motociclista é integrante de algum Moto clube, são costurados, colados ou “silcados” patches no seu “colete” que o identifica e o situa entre os outros motociclistas. Os patches representam o status hierárquico do integrante nos MotoClubes. E dependendo das regras do M.C., o tecido e a cor do colete também são normatizados. Além de serem usados pelos M.C., os coletes são de uso comum por motociclistas em geral e por amantes do rock.” (SILVA, 2016.pag. 65).



## **CAPÍTULO 1- A MOTOCICLETA E A CULTURA DE GUERRA: DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO, DESLOCAMENTO E ESTRATÉGIA DE CONQUISTAS (1920-1944)**

*"(...) As mulheres são mais imaginadas do que descritas ou contadas, e fazer a sua história é, antes de tudo, inevitavelmente, chocar-se contra esse bloco de representações que as cobre e que é preciso necessariamente analisar, sem saber como elas mesmas as viam e as viviam, como fizeram, nestas circunstâncias (...)"  
(PERROT, 2005, p. 7)*

A fim de localizar historicamente a emergência da motocicleta como meio de locomoção e a ampliação de seu uso por jovens em meados do século XX, seria importante observar, um pouco antes, o desenvolvimento das tecnologias dos transportes e das máquinas que possibilitaram e expressaram o fortalecimento das economias industrializadas, incluindo as disputas regionais e nacionais que se traduziram em competições, derrotas e vitórias até mesmo nas duas grandes guerras da história no ocidente. O motociclismo nasceu da vontade de facilitar as idas e vindas de maneira mais eficiente que as proporcionadas pela bicicleta. Até aí longos anos de aperfeiçoamento se passaram para que se concebesse um veículo capaz de percorrer longas distâncias de modo satisfatório.

### **1.1. A concepção do veículo de duas rodas**

A motocicleta é um veículo que merece atenção, o primeiro motivo é o de ter se tornado um símbolo de liberdade e aventura, outro é o respeito ao seu percurso histórico. Devido a Primeira Guerra Mundial ter se dado principalmente em solo europeu, indústrias foram fechadas fazendo com que os Estados Unidos assumissem a nova produção, de modo que este se tornou o país que mais produziu motocicletas para as duas grandes Guerras. A motocicleta teve então diversas formas de uso como: a locomoção rápida nas cidades europeias, a segurança pública, o uso militar nas duas grandes guerras, o esportivo e, na década de 1930, 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.

Esse ideal ultrapassou gerações através dos movimentos de contracultura que formaram grupos juvenis urbanos. Pode-se constatar que, mesmo sem características de M.C. dentro desses grupos, havia também a presença de motocicletas e uso de vestimentas que remetiam ao visual de motociclistas membros de M.C.

No final da década de 1880 e início do século XX, a expansão da indústria motociclística foi enorme. A motocicleta representava o item da modernidade, já que foi um dos primeiros veículos autopropulsionados por motores a explosão. Devido aos progressos da engenharia, várias fábricas surgem antes da virada do século como as inglesas Arie (1893), a Royal Enfield (1898) e a Matchless (1899). Em 1901, surge a alemã NSU e em 1903, a Harley-Davidson, esta que se tornaria um ícone do motociclismo e da superioridade da modernidade (MORLEY, 1983).

A Europa e os Estados Unidos assistiram à difusão internacional da bicicleta como veículo útil para a entrega de produtos, transporte, turismo e prática de atividades esportivas. Com a realização de campeonatos de ciclismo, alguns inventores passaram a acoplar motores as bicicletas para dar mais velocidade às máquinas e menos desgaste físico aos pilotos de corrida, surgindo nos EUA, as primeiras fábricas de motocicletas, tais como a Indian Motor Company (1901) e a Harley-Davidson Motor Company (1903) (TOLEDO PINTO, 2011).

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

Aliada a uma emergente necessidade de sujeitos montarem em uma motocicleta e começarem a percorrer o mundo, veio de mãos dadas a evolução destas máquinas, que começaram a se tornar cada vez mais populares a partir da 1ª Guerra Mundial (1914-1920), já que, ainda por cima, eram acessíveis a quase qualquer bolso. E, nesse sentido, não há como desenvolver uma pesquisa sobre motociclismo e/ou de grupos de

motociclismo sem falar primeiro no importante e fundamental para a história e principal papel da fabricante Harley-Davidson para a propagação dessa prática, a amplificação dos costumes “modernos” e consolidação desses grupos.

Com o início da II Guerra, toda a produção motociclística passou a ser orientada para o suprimento das forças armadas combatentes. Com o final da grande guerra, a queda da bolsa em 1929, e o impacto da destruição de estradas e parques industriais, muitas fábricas de motocicletas foram proibidas de continuar suas produções. Contudo, após a Guerra, surge a necessidade de um meio de transporte econômico, já que muitos lugares sequer possuíam sistema viário e rodoviário apropriado. Partindo dessa perspectiva, a motocicleta desponta como uma solução para essa realidade (MORLEY, 1983).

Nesse sentido, é interessante aferir como o surgimento e a cultura do motociclismo foi muito influenciada pela marca Harley-Davidson e a cultura capitalista estadunidense, referenciada como a mais reconhecida internacionalmente e representante desse estilo de motocicletas. Criada em 1903 nos Estados Unidos, especificamente em Milwaukee, a Harley-Davidson se tornou, segundo Toledo Pinto (2011), mundialmente famosa quando foi utilizada na II Guerra, o que trouxe para a marca um reconhecimento internacional ao ter sua imagem vinculada à de um soldado americano, que foi um dos primeiros a entrar na Alemanha nazista com sua Harley-Davidson.

A autora aponta que o retorno dos soldados norte-americanos foi primordial para a popularização da marca. Quando voltavam como civis, compravam suas motocicletas Harley-Davidson e costumavam customizá-las, ou seja, transformá-las a partir de características e de gostos pessoais. Acrescento que a marca e a difusão da cultura norte-americana também se disseminavam imprimindo no veículo os sentidos da modernidade, do consumo e da representação vencedora.

Não por acaso, a motocicleta aparece no mundo moderno em meio à parafernália tecnológica que representa a própria modernidade, ainda que nela sejam visíveis também os traços de seu paradoxo. A modernidade e a concorrência econômica entre as nações resultariam nas grandes disputas bélicas e, como já eram produzidas e utilizadas amplamente pela polícia norte-americana, passaram a ser usadas pelas forças em combate, impulsionando significativamente as estratégias e conquistas da II Guerra.

Em meio àquele acontecimento histórico de proporções globais, as motocicletas ganhariam o valor das vitórias estado-unidenses, passando a tornar-se um elemento significativo do progresso da nação emergente, um emblema irrefutável não apenas da guerra vencida, mas do conteúdo maior produzido no âmbito do "sonho americano".

Para Pinto (2011), a marca vende constantemente esta imagem de liberdade difundida no cinema, associada à paixão e possível válvula de escape da realidade. Seu principal público-alvo, os frequentadores do Harley's Owners Group (H.O.G.), o grupo de proprietários de Harley-Davidson, busca, na verdade uma experiência de liberdade controlada como fuga da rotina, desde que conte com toda segurança e amparo da concessionária e diretoria do clube, seja nos passeios promovidos, como na própria manutenção da motocicleta. O cinema inspira os proprietários e permite criar um imaginário estético e reforça as referências que os permite viverem uma segunda vida.

## **1.2. Pelo Mundo, a contribuição de Hollister para a história e imagem dos MotoClubes**

De acordo com alguns autores, o estereótipo negativo atribuído aos "motoqueiros" surge como um "marco" no final de semana do Dia de Independência da América, em 4 de julho de 1947, quando um número de "motoqueiros" foi rodar na cidade de Hollister, na Califórnia, para beber, andar em suas motos e fazer baderna.

Segundo Alford e Ferriss (2007), estudos têm evidenciado, também, a presença de uma série de referentes identitários associados a valores pessoais, o que permitiu, aos poucos, a constituição de uma imagem muito específica sobre motociclistas atualmente. Para Soares (2016), é exatamente na década de 1940, na cidade de Hollister, que surge o estereótipo do motociclista rebelde. Isto aconteceu, para eles, devido a um fato ocorrido em um evento moto ciclístico naquela cidade.

Nesse evento, um jornalista teria tirado uma foto sensacionalista de um motociclista em cima de sua moto, bebendo e com várias garrafas de cerveja quebradas ao seu redor. Um editor de uma importante revista de motociclismo ligada à Associação Americana de Motociclismo (AMA) enviou uma carta declarando e criticando tal foto, afirmando que apenas 1% dos motociclistas do evento teriam tido este tipo de comportamento, criando assim o lendário "*patch 1%*", que separa os M.C. que se

identificam com esse tipo de comportamento e aqueles que não apresentam esse tipo de conduta. Ao mesmo tempo que a diferenciação foi uma tentativa de construir uma imagem de pessoas adequadas às regras e às normas vigentes de sociabilidade, também construiu uma identidade “fora da lei” que muitos grupos se orgulham de ostentar, criando assim um verdadeiro estilo, quase estigma: uma representação do motociclista “fora da lei”.

A matéria “Moto Clubes – Conheça um pouco da história dos Moto Clubes”<sup>7</sup> destaca que foi uma reportagem de cunho sensacionalista um dos principais fatores responsáveis por essa visão que seria posteriormente eternizada pelo cinema ficcional, atribuindo ao evento realizado em Hollister uma abordagem negativa, com a finalidade de venda de jornais e exposição sensacionalista. Mais tarde, um repórter também publicou, no jornal San Francisco Chronicle, um registro fotográfico de um motociclista embriagado equilibrando-se em uma motocicleta Harley Davidson cercadas por várias garrafas vazias de cerveja e uma em sua mão, posteriormente republicada pela revista Life, que já tinha uma força e credibilidade gigantesca nos EUA.

Em virtude da participação da empresa na Guerra, da divulgação e venda desse “personagem” e da adoração ao estilo de vida relacionado ao motociclismo americano, alguns aspectos dessa herança impulsionaram a difusão de um estilo de vida baseado na personalidade forte no espírito aventureiro ligado à liberdade. Estes aspectos foram retratados no cinema ao longo dos anos e influenciaram a ligação desta imagem à motocicleta. Um dos exemplos de filme que retrata o estilo de vida HD: O Selvagem, com Marlon Brando, e posteriormente Easy Rider, com Peter Fonda e Dennis Hopper. Estes dois filmes foram responsáveis por difundir o estilo de vida do imaginário acerca da empresa, contemplando as características de velocidade, liberdade e rebeldia. Curiosamente, no filme O Selvagem (1953) (Figura 2) o personagem principal Johnny Strabler, representado por Marlon Brando, pilota uma moto Triumph Thunderbird 650cc. Apesar de ter sua imagem associada à Harley-Davidson até hoje pelo grande público, no filme quem pilota uma HD é o vilão. Foi através de representações construídas em filmes como estes que motociclistas passaram a receber uma imagem de

---

<sup>7</sup> Disponível em: <<http://www.motonline.com.br/noticia/motoclubes-conheca-um-pouco-da-historia-dos-motoclubes/>>. Acesso em: 01/10/2020.

“fora da lei”, rebeldes e arruaceiros; fatores que contribuíram na construção da imagem da própria motocicleta.

Nesse sentido, o significado de rebeldia é visto de forma romântica e idealizada por aqueles que só conhecem o motociclismo pelas lentes do cinema. No entanto, para os próprios motociclistas e pessoas próximas à cultura do motociclismo, essa imagem é vista como um *estereótipo* que contribui para uma visão preconceituosa da cultura do motociclismo, uma vez que são associadas às imagens de arruaceiros, brigões, criminosos muitas vezes até denominados como gangues; supostamente envolvidos em crimes pelo fato de pilotarem em bandos.

Os Moto Clubes (M.C.) podem ser definidos como um grupo social que surge através de interesses em comum, dentre eles, a paixão pela motocicleta. A cultura se expandiu pelo mundo todo, e muitos clubes são formados por diversos interesses além da paixão pela moto, como pela definição de sociedade paralela, ou mesmo pelo desejo de pertencimento a uma agremiação demarcada por um espírito de irmandade, na qual estar em cima da motocicleta se associa a sensação de estar em liberdade. Ainda acerca dos M.C. a partir dessas observações, é evidente que os grupos surgiram em meio ao movimento de contracultura nos Estados Unidos, tendo percorrido o movimento de “subcultura” e contemporaneamente inclusos na categoria de “tribos urbanas”. No entanto, conseguiram, enquanto coletivo, 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 (MESQUITA, 2008).

Os grupos de motociclistas que se congregam nos chamados M.C. têm origem nos Estados Unidos, no período pós II Guerra, que remonta ao período também reconhecido como contracultura, por ser o momento em que se deu início à mobilização e a contestação, principalmente pelos jovens, em busca de uma transformação positiva na sociedade. Em um outro artigo de Mesquita, Maia, aponta:

“Os grupos vindos dos movimentos de contracultura, 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.” (MESQUITA; MAIA, 2007, p. 134- 135).

Naquele momento, os grupos de motociclistas eram taxados pela maior parte da sociedade norte-americana como “gangues de marginais”, como relata Thompsom

(2004) em sua instigante obra sobre o mais renomado e internacionalmente conhecido Moto Clube: Hell's Angels. Thompson utiliza o termo “motoqueiro-fora-da-lei” para se referir àquele grupo que surgia nos anos 1940 e que hoje se encontra espalhado pelos cinco continentes:

“O conceito de motoqueiro-fora-da-lei era tão exclusivamente norte americano quanto o jazz. Nunca havia existido nada parecido. Por um lado, eles pareciam ser uma espécie de anacronismo degenerado, um remanescente humano da era do Velho Oeste. Porém, por outro lado, eles eram tão novos quanto a televisão” (THOMPSON, 2004, p. 75).

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

### **1.3. Moto clubes MC – A produção de masculinidades e heteronormatividades**

O motociclismo também pode ser visto como uma manifestação cultural com forte presença no mundo, já que os praticantes, aqui os sujeitos pesquisados – os motociclistas –, reúnem-se no espaço social de clubes de moto, adotando performances e simbologias singulares na maneira com que se vestem, comportam-se, dialogam uns com os outros e encaram os demais setores da sociedade. Além de ser um universo gigantesco e complexo, que envolve diversos estereótipos, muitos consideram a prática do motociclismo também como um vício e um estilo de vida. Para pensar esse grupo social é importante abordar algumas categorias que fazem parte do universo das duas rodas, como a própria concepção de identidade dos/as praticantes. Os integrantes de M.C. não costumam enxergar a moto como um meio, ou fim, mas sim como uma extensão de si. O motociclista se torna um motociclista “legítimo” no e pelo campo quando se “enquadra” em um padrão hegemônico<sup>8</sup> de masculinidade.

---

<sup>8</sup> Bom, em primeiro lugar, faz-se necessário que se compreenda os estudos das masculinidades. Ao discutir o “lugar do homem”, não se trata trabalhar uma identidade unificada. De acordo com Connell e Messerschmidt (2013): O conceito de masculinidade hegemônica formulado há duas décadas influenciou

Tendo isso em vista, nota-se que os estudos das masculinidades não são fixados em um comportamento masculino padrão, a fim de reforçá-lo. Pelo contrário, pesquisadores que optam por trabalhar a partir desse conceito, visam a desconstrução da ideia de norma, totalmente ligada às discussões de gênero desenvolvidas pelos estudos feministas. Nessa perspectiva, os termos “masculinidades” e “virilidade” precisam ser diferenciados. Enquanto o primeiro remete às várias possibilidades de comportamentos e ações masculinos, como por exemplo a uma masculinidade plural; o segundo suprime qualquer pluralidade e restringe o conceito a um ideal de força física, firmeza moral e potência sexual (CONNEL; MASSERSCHMIDT, 2013).

Para Connell e Messerschmidt, “As masculinidades são configurações de práticas que são realizadas na ação social e, dessa forma, podem se diferenciar de acordo com as relações de gênero em um cenário social particular” (2013, p.250). Ou seja, cada prática social das relações de gênero pode estar ligada a essa pluralidade do masculino, como: a violência, a paternidade, a educação, a vida afetiva e sexual (hetero, homo ou trans), etc. Partindo desse ponto de vista, ao retomar a história da virilidade, Courtine (2013) aponta para a possível crise do “poder viril” em um mundo pós-guerra, industrializado e urbanizado. Poder que se vê confrontado pelos avanços feministas, entre 1960 e 1970, que, conseqüentemente, redirecionaram os “papéis” sexuais tanto na esfera pública quanto na esfera privada. Nesse cenário, o “modelo arcaico dominante” se encontra, ainda, angustiado.

Assim, segundo Bourdieu (1999), a divisão entre os sexos parece estar “na ordem das coisas”, referindo-se ao que está dentro de uma “normalidade” e “naturalidade”, a ponto de ser inevitável: a dominação masculina está incorporada nos corpos e nos hábitos dos agentes sociais, funcionando como sistemas de esquemas de percepção, de pensamento e de ação. Quando se fala em “dominação masculina”, nesse sentido, infere-se à dominação também da heterossexualidade.

De forma bastante observadora, Butler questiona uma ideia, até então, consensual entre os estudos feministas: o gênero apenas como construção cultural. Para

---

consideravelmente o pensamento atual sobre homens, gênero e hierarquia social. Esse conceito possibilitou uma ligação entre o campo em crescimento dos estudos sobre homens (também conhecidos como estudos de masculinidade e estudos críticos dos homens), ansiedades populares sobre homens e meninos, posição feminista sobre o patriarcado e modelos sociais de gênero. Encontrou uso em campos aplicados que variam desde a educação ao trabalho antiviolença até a saúde e o aconselhamento. (p.241-242): CONNELL, R. W; MESSERSCHMIDT, J. W. Masculinidade hegemônica: repensando o conceito. Estudos Feministas, Florianópolis, 21(1): 241-282, jan.- abr. 2013.



ela, são os limites da análise discursiva, estabelecida e baseada em estruturas binárias, que constituem o domínio imaginável do gênero. A fim de melhor esclarecer, Butler caracteriza gênero como “performativo”, ou seja, “não há identidade de gênero por trás das expressões de gênero”, pois ela “é *performativamente* construída, pelas próprias expressões tidas como seus resultados” (BUTLER, 1999, p.56).

Tomando por base o debate sobre as masculinidades e o gênero como categoria analítica, e também pensando na performatividade do gênero, acerca da representação dos motociclistas, é interessante questionar de onde vinha aquele apreço pelo Rock n’Roll, o costume de usar o colete preto (e considerá-lo uma “segunda pele”), o uso de um brasão de identificação dos clubes – além da origem de toda essa performance que trata a imagem do motociclista de alguma forma como sujeito que se relaciona com outros sujeitos. Entre as possibilidades, é possível aferir que a imprensa e a filmografia estrangeiras, especialmente dos anos 1950 e 1960, contribuíram para a criação de representações de gênero, particularmente de um estereótipo inspirador do masculino (além do feminino em relação, é claro) e, ao mesmo tempo, disseminador do medo. Portanto, é interessante apresentar a seguir alguns dos principais fatos da historiografia que contribuíram com a performance e a apropriação de símbolos pelos motociclistas. “Chama-se de andronormatividade os padrões masculinos que a sociedade impõe para determinados objetos de uso e consumo, símbolos corporais e formas comportamentais. Normas e atividades masculinas”. (SOARES e MAIA, 2007 p.147)

Objetos são utilizados, nesse contexto, como marcadores de diferenças na produção de possíveis “identidades” e representações nos espaços; artefatos que, quiçá, possuem maior força simbólica que os próprios frequentadores e seus corpos, podendo substituí-los ou tornarem-se quase como extensões deles. Evidenciando, dessa forma, a produção e reprodução de um repertório simbólico em torno das masculinidades nos encontros, performados pelos próprios motociclistas – onde colete e motocicleta são como norteadores do status desse “macho”. (SILVA, 2016). Uma relação de poder preestabelecida a partir da conexão e compreensão das subjetividades presente nessa construção das práticas sociais androcêntricas, no caso, de costumes misóginos, particularmente gestos e de indumentária.

“Os locais dos encontros de motociclistas transformam-se, assim, em espaços que se mostram extremamente masculinizados. A violência simbólica que se localiza nas relações de poder traz por marca da identidade masculina uma violência física que se guia por um poder

patriarcal em termos de hierarquia, subalternização e invisibilidade das mulheres; comportamentos e atitudes homofóbicas; a exibição do corpo masculino como universal e dominante; e rituais de iniciação masculina como uma espécie de pastiche de culturas ditas tradicionais, por exemplo, rituais tradicionais indígenas” (SILVA, 2016 p. 20).

Sob esse prisma, é interesse perceber como a motocicleta é um referencial muito forte tanto em relação à potência construída como masculina, quanto em relação à feminilidade, construída como frágil, inferior e subalterna. A pesquisa de Toledo Pinto (2011) com motociclistas do HOG em São Paulo o reitera quando aponta que um dos entrevistados revelou que a moto o deixava mais “macho”, pois ela é forte e robusta. O entrevistado diz que a moto é como se fosse um “pênis de aço”. Em contrapartida, a moto é tratada como uma referência à feminilidade. Por exemplo, Soares (2016), em sua pesquisa, identificou que as motocicletas são invariavelmente citadas com atributos femininos e com uma referência a uma “máquina” que precisa ser dominada, e não é raro que muitas motocicletas possuam nomes femininos. Já a pesquisa de Silva (2016) sobre encontros de motociclistas em Goiânia, revelou que existe uma relação de subalternização das mulheres que frequentam esses encontros, apontando a existência de uma relação heteronormativa e androcêntrica.

Todas essas referências assumem significados fortemente vinculados à masculinidade e à heteronormatividade. “É coisa para macho” é uma expressão que o autor escutou muito em sua pesquisa e que deu nome ao seu trabalho. E essa narrativa é construída a partir de alguns elementos, sendo um deles principalmente a *hierarquia*. Existem, baseados na cultura moto ciclística e seus motoclubes, elementos constitutivos e inerentes às práticas desse segmento, que brotam do enaltecimento da força, do esforço físico, de resistência à dor e enfrentamento da violência. A rebeldia e a masculinidade aparecem, enquanto referentes identitários relacionados, e permitem, ao mesmo tempo, vincular tanto sentimentos de distinção social quanto valores afirmados individualmente. Permite, desta forma, um reconhecimento de si no outro e o sentimento de participar de uma coletividade cultural específica.

“Essa visão androcêntrica e heteronormativa sobre o corpo faz parte de um padrão que pode ser reconhecido nas regras, atitudes, posturas e relatos de frequentadores nos eventos, principalmente de M.C. tradicionais e conservadores. O homem pode tirar a camiseta e andar livremente pelos eventos, principalmente nos encontros durante o dia e a noite, mas a mulher não. Creio eu que, socialmente, isso é um padrão normativo que impera na maioria dos espaços. O poder destas regras masculinizadas em suas formas de representação e expressão não se restringe somente às mulheres, mas a todos os corpos que

circulam ou adentram ao campo motociclístico” (SILVA, 2016, p. 52-53).

Os encontros de moto se tornam, conforme as discussões de Silva (2016), um canalizador de produções, de normatizações e de classificações de homens “mais” ou “menos” machos, devido aos comportamentos e atitudes tomados em um determinado contexto. E tudo isso, como o próprio autor aponta, dentro de uma lógica de “masculinidade hegemônica e heteronormativa”, a partir de uma “classificação e produção de gênero de um modelo canônico conservador e tradicional” (SILVA, 2016, p. 53).

Essa lógica é identificada por Silva (2016), citando Pierre Bourdieu, como a “dominação masculina”. Isso porque, segundo ele, o seu entrevistado mantinha uma postura tradicional de trazer a retórica da família tradicional como fundamental e colocando-se no clássico lugar de chefe e condutor da família, ou seja, chefe e condutor da esposa e dos filhos. Assim como aponta Bourdieu, os homens têm posturas que consideram verdades absolutas em relação às mulheres, defendendo a tomada de decisões à revelia de suas mulheres.

#### 1.4. No Brasil

No Brasil existem 4.006 (até a data de 06/10/2020)<sup>9</sup> moto clubes registrados, isso não inclui aqueles que não estão devidamente registrados ou regulamentados. Na década de 70, surgiam outros M.C que ainda estão na ativa, o *Zapata MC*, no estado de São Paulo, e o *Balaíos MC* do Rio de Janeiro, foram dois dos primeiros motoclubes que já seguiam os novos padrões internacionais definidos pelo princípio da irmandade. Dentro dos M.C. existe uma espécie de batismo, em que uma nova identidade é concebida através da escolha dos outros membros ou mesmo do próprio integrante.

Os rituais variam de moto clube para moto clube: por exemplo, a configuração dos *patches* (bordados) dos coletes que são visualizados na parte da frente do colete pode ou não conter o nome do integrante, que por vezes é omitido de acordo com a posição hierárquica dentro do M.C. Os bordados podem ainda conter o cargo ou designação (por exemplo, presidente, vice-presidente ou diretor), que geralmente ficam estampados na parte superior esquerda do colete. Os coletes são, em si, o principal símbolo de

---

<sup>9</sup> Disponível em: <<http://www.revistamotoclubes.com.br>>. Acesso em: 06/10/2020.

pertencimento a um moto clube – não excluindo aqui a motocicleta. Os coletes não trazem apenas o Brasão do clube, mas uma infinidade de informações, distintivos visuais que identificam os motociclistas. Estão presentes também em diversos grupos culturais, além dos uniformes militares, de empresas e das escolas que identificam o pertencimento institucional, tais como punks, skinheads e em membros de bandas musicais. Ele, no caso, é o símbolo de pertencimento à um moto clube; é como seu uniforme, sua armadura, sua identificação, tanto na estrada, quanto dentro das cidades. Motociclista sem colete é ninguém, pois não se diferencia em um espaço qualquer de outros co-presentes (MESQUITA, 2008).

No momento da graduação de um integrante ou futuro integrante, evidencia-se, por exemplo, a importância de utilização do brasão<sup>10</sup> do clube pelos membros, intitulado e identificando, portanto, o moto clube ao qual faz referência. Através do ritual de bordado dos *patches*<sup>11</sup>, um novato tem a sua iniciação no meio de convivência do clube com o título de PRÓSPERO ou PARCEIRO; *patch* usado por interessados no ingresso do M.C. durante o período de avaliação pelos membros do clube.

O motociclista detém a alcunha de próspero pelo tempo em que o clube julgar necessário para o conhecimento mútuo entre próspero e os demais membros já instituídos. Após esse período, e em caso de aprovação, o integrante se torna um MEIO ESCUDO, esse já carrega as cores do M.C. e algumas identificações básicas sobre o M.C. É importante destacar que nesse momento, o aspirante recebe um novo nome dentro do clube, e é essa identidade conferida pelos membros que ficará bordada no colete.

O período em que o integrante fica com o título de meio escudo é o período em que o mesmo aprende mais a fundo as regras e normas do M.C. e em casos da existência de outros integrantes em outras cidades é importante que um meio escudo conheça outros membros, e é nesse período que ele viaja com sua motocicleta carregando o nome do M.C. A “promoção” seguinte seria o ESCUDO FECHADO, ou ESCUDADO;

---

<sup>10</sup> Os motociclistas usuários de brasão/ colete não são os únicos que podem buscar liberdade, viagens, lazer, socialização e descanso ao rodarem de motocicleta. Há, assim, muitos motociclistas que usam a moto em busca de individualismo e solitude. Em alguns casos, nem possuem colete ou filiação a clube.

<sup>11</sup> A palavra patch vem do inglês e significa, literalmente, “remendo” ou “retalho”. Os patches são emblemas, normalmente circulares ou retangulares, afixados nos coletes dos motociclistas, comportando algum símbolo. Os patches identificam o clube, estampando seu brasão. Já sua versão em miniatura, os mini-patches, podem comportar o nome do motociclista, tipo sanguíneo e a cidade sede do clube. Quando nos referimos ao retalho de tecido com a estampa do próprio brasão, chamamos de brasão patch. No Nordeste e, em especial, no Recife, muitos costumam chamar de “PET” pelo sotaque.

e na teoria é o momento em que o integrante é definitivamente reconhecido como membro, e a partir de então podem ser atribuídos cargos dentro da hierarquia do M.C, tais como tesoureiro, disciplina, social, entre outros.

Já os “escudados” são conhecidos entre os integrantes e galgam um respeito daqueles que estão abaixo na hierarquia do M.C., tais como os prósperos, parceiros e meio escudo (vale lembrar que todas essas definições podem ser diferentes a depender de cada M.C.). Os rituais moto ciclísticos possuem caráter público e privado – e isso pode ser diferenciado de um moto clube para o outro – sendo que, em geral, não remetem a performances religiosas, ainda que existam aqueles que possuem essa conotação por trazerem em si regras advindas de uma associação, e ritos que permeiam essa ideia diferenciada do ritual em si (SOARES, 2008).

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

Já acerca da existência por si só de um M.C há alguns requisitos no que diz respeito ao registro de um clube enquanto tal: um moto clube, como uma corporação, precisa ter estatuto, regras, CNPJ, no mínimo 12 integrantes e ter um M.C. e “padrinho” que também deve estar registrado e reconhecido. Os moto-clubes com maior influência e que ainda estão ativos no Brasil são *Hell’s Angel’s*<sup>12</sup>, *Abutres MC*, *Balaio MC*, *Zapata’s MC* e *Bodes do Asfalto*, em alguns destes, a influência rompe fronteiras e se espalha por outros países como Chile, Paraguai, Argentina, Espanha, Japão, Estados Unidos, entre outros.

Como foi demonstrado nas imagens supracitadas e na caracterização das motocicletas dos moto-clubes, compreendendo-as até como extensão de seus corpos – é

---

<sup>12</sup> Um dos mais antigos clubes de patch do mundo é o Hell’s Angels, fundado em 1948, na Califórnia, formado por veteranos de guerra. Declarando-se enquanto grupo Um por Cento (1%), que “não se encaixam e não se importam”, de acordo com Thompson (1995), os Angels também usavam o emblema com o número “13” no colete, indicando uso de maconha, pois o número representa a posição da letra “m” no alfabeto. O grupo foi acompanhado pelo jornalista Hunter Thompson, que escreveu o livro: “Hell’s Angels: a Strange and a Terrible Saga”, em 1966. Elogiada pelo The New York Times Book Review, sua obra foi considerada “Uma visão de perto de um mundo onde a maioria de nós nunca ousaria entrar” (THOMPSON, 1995, p.4)

possível perceber que muitas delas não possuem garupas, e a partir dessa constatação, há de se pensar, do ponto de vista de um olhar tradicionalmente binário, heteronormativo e excludente: e a mulher, companheira, esposa, namorada? Onde ela está nesse território?

A pesquisa se desvelará no capítulo 3 a partir de uma tentativa de demonstrar as identidades visuais vinculadas ao gênero, particularmente no que tange às localizações/representações do feminino nos M.C. Já é explícito como o as mulheres são historicamente, sem dúvida, afastadas desse meio, ainda predominantemente masculino, mesmo entre aqueles M.C. que se intitulam familiares dentro desse rico campo simbólico, carregado de costumes, regras e ritos. Nesse sentido, a violência simbólica que se localiza nas relações de poder traz por marca da identidade masculina uma violência física que se guia por um poder patriarcal em termos de hierarquia, subalternização e invisibilidade das mulheres, com evidências de comportamentos e atitudes homofóbicas, além da exibição do corpo masculino como referente universal e dominante (SOARES, 2016).

### **1.5. Lugar de mulher é no tanque da moto – Motor Maids**

Adentrando na perspectiva analítica de gênero, existem clubes de moto que defendem politicamente a presença de mulheres no meio. No ano de 1922<sup>13</sup>, Clare Consuelo Sheridan tornou-se a primeira mulher conhecida por viajar de moto. Nascida em motociclístico Londres no ano de 1885, Clare tornou-se correspondente europeia do jornal *New York World*, e passou a ser uma viajante incansável. Muitas das suas viagens foram realizadas em carro ou em moto com *sidecar*<sup>14</sup>.

Um dos grupos de motociclistas mais antigos do mundo, o *Motor Maids*<sup>15</sup> Inc., foi criado pela motociclista Linda Dugeau, na década de 1930, nos Estados Unidos. Entusiasmada com o motociclismo, a jovem escreveu às concessionárias e outros interessados em temas relacionados às mulheres motociclistas, reunindo essas pessoas

---

<sup>13</sup> O histórico do moto-turismo está disponível em Turismo de Moto, 2013, <http://www.turismo-de-moto.com/ahistoria-do-mototurismo/>. Acesso em: 28/11/2020

<sup>14</sup> Dispositivo de uma única roda preso a um lado de uma motocicleta, resultando em um veículo de três rodas.

<sup>15</sup> MotorMaids Inc. estão disponíveis nos sites Mulheres de Moto (<http://mulheresdemoto.com.br>) e Motor maids (<http://www.motormaids.org/>) Acesso em: 28/11/2020

em uma lista que resultou fundamental para a formação da organização *Motor Maid* – o moto clube mais antigo registrado com carta patente. Desde a sua fundação, o clube traz como lema a elegância ao se andar de moto, fato que é seguido até hoje pelas 1.200 integrantes do grupo. No capítulo sobre Motociclismo e Gênero, encontra-se o detalhamento do histórico e das características deste importante moto clube, pioneiro na categoria.

O *Motor Maids* é um dos grupos de motociclistas mais antigos do mundo. No final da década de 1930, uma jovem entusiasta das motocicletas chamada Linda Dugeau, de Providence, Rhode Island (EUA), concebeu a ideia de que poderia haver um número de mulheres que possuíam suas próprias motocicletas e que poderiam estar interessadas em conhecerem umas às outras. Linda escreveu às concessionárias, pilotos e qualquer pessoa que achava que poderia saber sobre mulheres motociclistas. Após pesquisa extensa, compilou uma lista a partir da qual a organização *Motor Maid* foi fundada com 51 membros, em 1940.

Nesse mesmo ano, a motociclista Dot Robinson uniu-se a Linda Dugeau para fundar uma organização de mulheres motociclistas. Ela viajou pelos Estados Unidos de ponta a ponta, encontrando as 51 senhoras e formando o *Motor Maids da America Inc.* A carta de número 509 da AMA foi emitida para o clube em 1941, o que representaria a fundação do grupo, e onde vê-se o símbolo do M.C. A premissa básica do moto-grupo era unir mulheres motociclistas, e promover o interesse pela motocicleta. O artigo da constituição inicial do moto-clube, que estabelece os requisitos para a adesão, se manteve desde a primeira reunião – podem-se aderir ao *Motor Maids* mulheres que possuem e pilotam legalmente sua própria moto ou que esta última pertença a um membro da família <sup>16</sup>.

De acordo com Soares (2016), citado por Silva (2016), a formação do *Motor Maids*, e o fato de ser praticamente desconhecido, demonstra um “processo histórico de inserção e masculinização da mulher no campo motociclístico” (apud SILVA, 2016 p.38). Masculinização? Como assim? Pelo texto, observa-se mais uma vez o olhar enviesado pela misoginia e pelo androcentrismo que se revelam insistentes no desejo de recusar ler positivamente as conquistas e as práticas das mulheres. Por outro lado, ainda Soares (2016) descreve em sua tese que, apesar de ser uma história não reconhecida por

---

<sup>16</sup> A informação consta no site oficial do motoclube, disponível em: <http://motormaidinc.org>

muitos que compartilham da cultura de M.C. existiu um número significativo de mulheres que foram motociclistas no passado, desde o início do século XX. Muitas delas atravessaram longas distâncias nos Estados Unidos ou mesmo tiveram papel fundamental na comunicação na Segunda Guerra Mundial e não receberam tal reconhecimento. Para Soares,

“Após a Segunda Guerra, cada vez mais mulheres se envolveram no motociclismo, desde o “simples” ato de adquirir uma motocicleta para deslocamentos rotineiros até realizar grandes viagens, voltas ao mundo, participações em corridas, competições e rallies. Todavia, há de se ressaltar que esse envolvimento ainda é algo irrisório em relação à presença maçante masculina. A mulher deixou o seu espaço habitualmente frequentado, a casa, e foi para compor novas paisagens, como o trabalho envolvendo a pilotagem de motocicletas.” (SOARES, 2016, p. 223).



**CAPÍTULO 2- A MOTOCICLETA E A CULTURA DO PÓS-GUERRA:  
CONTRACULTURA, DESLOCAMENTO E A CONQUISTA DA  
"LIBERDADE"(1950-1970)**

*"(...) É o olhar que faz a História. No coração de qualquer relato histórico, há a vontade de saber. No que se refere às mulheres, esta vontade foi por muito tempo inexistente. Escrever a história das mulheres supõe que elas sejam levadas a sério, que se dê a relação entre os sexos um peso, ainda que relativo, nos acontecimentos ou na evolução da sociedade.(...)"  
(PERROT, 2005, p. 14)*

Após as grandes guerras mundiais, as motocicletas não representariam apenas os resultados auferidos nos deslocamentos estratégicos dos campos de batalha, mas passariam a expressar, também, conteúdos pacifistas, contrários aos sofrimentos das guerras. Assim, escolhi aprofundar esse momento seguinte, quando as máquinas, inclusive a motocicleta, passam a conotar não apenas um sentimento de competição e vitória, mas parecem expressar, com maior evidência, uma conotação de liberdade. Por isso, neste capítulo intento problematizar o conceito de liberdade, *contracultura* e a forma como as motocicletas foram inseridas nesse movimento histórico que, ainda hoje, se remete a referências norte-americanas da época, ao lado de todo um conjunto de signos, como estilos das motocicletas, músicas, vestimentas etc.

Contudo, o objetivo desta pesquisa não está em afirmar algum conceito como certo ou errado, mas sim refletir sobre os sentidos contraditórios de guerra e paz, poder e movimento, e estudar as tensões e escapes contidas nas concepções que se entrelaçam na cultura, também quando se trata sobre contracultura, e o- *rock and roll*, e o motociclismo.

“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. [...] 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” (MESQUITA, 2008, p. 30)

O que leva alguém a querer sair da zona de conforto e devassar caminhos desconhecidos, a busca pelo prazer e a negação das normas burguesas? Muitos estudiosos da *contracultura* se questionam sobre a importância de uma época que marcou e revolucionou comportamentos em diversas partes do mundo. Depois das agruras das guerras, dos constrangimentos do sistema, talvez fosse importante sair sem destino em uma moto, abandonando todo o modo de vida burguês, rompendo, em partes com o mundo do trabalho, com normas pré-estabelecidas e a castração do dia a dia.

No final de uma grande guerra; o poder. Assim se iniciou o predomínio dos Estados Unidos sobre o mundo, que saiu vitorioso da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), com uma grande força militar, uma economia mais estável e com a sociedade talvez mais conservadora e materialista. O pós-guerra também foi uma era de conflitos e transformações: de um lado, os conservadores, e de outro, os antissegregacionistas, os poetas e escritores de uma geração que influenciaria todas as outras, quer fossem americanas ou não.

## **2.1. Os anos 1950 e o surgimento dos Beats**

Ultrapassando a cena estadunidense e chegando à Europa, acontecia também na década de 1940 uma outra vertente de movimento juvenil, desenvolvida por intelectuais franceses, cujas figuras centrais foram Jean Paul Sartre e Simone de Beauvoir: o Movimento Existencialista Francês. Essa cena também se refletiu nos Estados Unidos, contribuindo para a emergência do chamado *Movimento Beat*, formado por negros, músicos de jazz e andarilhos – característica que se diferenciava das bandas e dos gangues, mas não deixava de constituir uma crítica ao modo de vida burguês (MESQUITA, 2008).

As representações dessa fuga da realidade e do cotidiano podem ser observadas na literatura e no cinema, em obras que inspiram uma crítica à sociedade limitadora, moralista e banal. E características como a felicidade baseada em uma sociedade de consumo e as frustrações de um vazio existencial podem ser evidenciadas em obras como *On the Road*, de Jack Kerouac, publicada em 1957, escrita em 1955-57; o livro tem como enredo a trajetória de jovens em busca de aproveitar a vida de forma intensa e frenética, que saem por estrada afora em busca de apreciação da liberdade. É esse estilo de vida que vai influenciar o movimento chamado contracultura (e, em mão dupla,

influencia jovens da época); a partir da recusa das amarras sociais, da busca pelo prazer a fim de amenizar a desilusão do mundo contemporâneo capitalista, e da negação de todo entrave à felicidade.

O livro inicia-se com o protagonista narrador, Sal, personagem oculta de Jean Louis Kerouac, que deixa sua casa em Nova Jersey onde morava com sua tia e cruza os EUA até outra cidade para encontrar alguns amigos. Em Nova York encontra Dean, um “louco” que transbordava amor pela literatura, liberdade e jazz. E juntos eles correm as estradas. É possível notar a semelhança de estilo de vida com a narrativa do filme *Sem Destino* (1969), em que as representações são construídas de formas semelhantes. A diferença está na literatura e na motocicleta – no entanto, ambos buscam pela mesma liberdade. Ainda que se trate de narrativas díspares, é possível aferir um ponto-chave em comum: a expressão da inquietação e descontentamento que parte de algo interno aos personagens, e que é potencializada para um discurso que influencia toda uma geração.

Mesmo sem “organização política” e sendo a favor da paz, o movimento contracultural atraiu a preocupação de setores do governo e o preconceito de setores mais conservadores da sociedade. Por pregar a negação do consumo, a valorização do coletivo e a conscientização contra o trabalho alienante, o movimento foi taxado de “comunista” e foi duramente perseguido. Segundo Bastos, a estrada seria uma forma de escape da realidade burguesa.

“Foi nos Estados Unidos que o mundo viu explodir pela primeira expressão contundente desse movimento contestatório: a *geração beat*. Oriundos da Universidade da Colúmbia e Harvard, seus princípios expoentes disseminaram suas ideias impactantes por meio da literatura: Jack Kerouac (*On the Road*, de 1957), o poeta Allen Ginsberg (*Uivo*, *Kaddish*, *Canção*) e William Burroughs (*Junkies* e *Naked Lunch*). O lançar-se na estrada, para esses autores, ultrapassava a mera inspiração literária. Representava a desenraizamento, um exercício de desapego, a possibilidade de experimentar as surpresas da vida – em alguns casos por necessidade de sobrevivência -, expandir a sensibilidade num fluxo desconectado de uma vivência burguesa previsível. A estrada é a saída” (BASTOS, 2009, p.38)

## 2.2. Contracultura

No bojo daquelas movimentações, a contracultura representou uma época de movimentações culturais, sociais e políticas que ajudaram a moldar um novo panorama de mundo na sociedade ocidental. De acordo com Bivar, era um momento de outras experimentações, reconhecido como “[...] a contracultura; a reavaliação ou a negação

disso ou aquilo; a expansão e a grande circulação das drogas e dos alucinógenos (e muito incensos para abrandar os aromas proibidos)” (BIVAR, 1939, p. 24).

O movimento *hippie*<sup>17</sup> estourou na mesma época nos Estados Unidos, no período em que John Kennedy<sup>18</sup> era presidente e seu vice era Lyndon Jhonson. Pode-se defini-lo como uma mobilização da juventude da época em forma de protesto e revolução, contestação social, destruição de gênero, não identificação social, liberdade sexual para as mulheres, desobediência civil, e negros e brancos juntos expressando pacifismo (amor e paz). Através de manifestações dos mais variados estilos – político, artístico, cultural, econômico –, segmentos da juventude da época começaram a moldar novas formas de viver. Se muitas não vingaram, outras ajudaram a lançar bases para a atualidade, sendo assimiladas pelo sistema capitalista ou colocando importantes questionamentos em pauta, tais como os direitos civis, o ambientalismo e o debate sobre qual deveria ser o caráter legal das drogas e o papel que elas ocupam na sociedade.

A despeito da maioria dos jovens envolvidos com a contracultura dos anos 1960, os *hippies* não eram politizados de acordo com os partidos ou outras instâncias formais: vinham, em sua maior parte, da classe média, tinham boas condições de subsistência a partir da família – em certo momento, claro, deixariam de ter – e poderiam muito bem ter se deixado levar pelo sistema tecnocrático. No entanto, o que optaram, de forma instintiva e afirmativa, foi pelo questionamento e rompimento com as tradições há muito rotuladas.

Ao longo do século XX, aproximadamente a partir de 1950, percebe-se de uma forma mais visível a aproximação entre a juventude e um padrão de contestação que tem na composição indumentária um de seus principais canais de expressão. Os *jeans*, como sinônimo de liberdade e rebeldia, e sutiãs queimados para indicar a força social do feminismo emergente, são imagens significativas que fortificaram as construções sociais e simbólicas de um determinado momento histórico (ROSZAC, 1972).

“Se a contracultura se reduzir a um conjunto pitoresco de símbolos, gestos, maneiras de vestir e slogans, aceitos sem maior exame, ela

---

<sup>17</sup> A origem mais concreta dos hippies é considerada a partir da geração beat, um movimento cultural baseado em um grupo de escritores americanos que, a partir do final da década de 1940, se estabelecem na cena literária e do país com obras que inovam não apenas em estilo e linguagem, mas refletem um estilo de vida inédito na representação cultural, desapegado e questionador, ainda que sem pretensões revolucionárias.

<sup>18</sup> **John Fitzgerald Kennedy** (1917-1963) foi um militar, político e presidente dos Estados Unidos de 1961 a 1963. Foi político americano que serviu como 35º presidente dos Estados Unidos e é considerado uma das grandes personalidades do século XX.

proporcionará muito pouca coisa capaz de ser transformada em compromisso de toda uma vida - exceto, e nesse caso pateticamente, para aqueles que sejam capazes de se acomodar a uma situação de eternos parasitas do *campus*, das “festas de amor” e dos clubes de rock” (ROSZAC, 1972, p.81).

De acordo com Roszac, o universo cultural, as vestimentas e estilo de vida daqueles jovens, estavam comprometidos com a contracultura<sup>19</sup>, representando um espectador significativo e expressivo que nos fala dos propósitos, perspectivas e expectativas do movimento. A moda dita como o indivíduo se revela, ou se vela, mas também como se comunica com o grupo e com o quadro sociocultural mais amplo nos quais se encontra inserido.

Na década de 1960, o dimorfismo sexual das roupas ocidentais acabou por sofrer uma radical modificação – ainda que desde o início do século essa questão já tenha se tornado um questionamento em progresso. Esse desafio foi seguido pela diferenciação social e da diferenciação de idade, e a moda em particular provoca o surgimento de uma nova categoria social: a juventude. *O rock and roll*, nesse sentido, desempenhou um papel importante junto à essa juventude. Este foi o som, ou seja, o gênero musical, que promoveu performances que levaram às grandes modificações no comportamento. No entanto, ao mesmo tempo em que consideramos o movimento *hippie* dos anos 1960 e início dos 1970 como uma “antimoda”, acompanhando alguns autores, também foi um período que representou uma crise no mundo da moda; profetizada por vários estilistas e revistas como o fim da alta-costura, diminuiu significativamente seu fluxo, enquanto o *prêt-à-porter* ganhava o mercado em grande volume.

Roszac (1972) enxerga o movimento da contracultura como uma oposição juvenil a uma 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.

### 2.3. Sem destino e *on the road*

---

<sup>19</sup> Etiqueta coletiva aplicada às subculturas alternativas ou revolucionárias de jovens politizados, principalmente da classe média, na década de 60 e princípios dos anos 70. O termo foi adotado nos EUA por teóricos como Marcuse e Roszac e serviu para integrar as ideologias, práticas e metas de tais movimentos, como os hippies, e estudantes árticas e metas de tais movimentos, como os hippies, e estudantes radicais em uma expressão amplamente unificada de protesto político jovem e resistência contra o velho estabelecimento em ambos os *lados do Atlântico*. (O’SULLIVAN, 2001, p. 63)

A contracultura representava o modo de existir de um segmento que apenas buscava a vida em uma sociedade diferente através da conscientização dos malefícios do trabalho alienante e do consumo enquanto objetivo de vida, expressando-se sem qualquer tipo formalidade, de violência, golpe de estado ou mudança por meio do sistema político americano. Duas das poucas “armas” do movimento foram o *rock n’roll* – ritmo que ganhou forma nesse período e que serviu como porta voz das mensagens de paz, amor e coletividade defendidas pelos integrantes da contracultura –, e a literatura, com obras que aproximam-se muito do que é visto no filme *Sem Destino*, como o livro *On The Road* de Jack Kerouac, sobre o qual Roszac (1972) disserta:

“Pela primeira vez se lança o olhar sobre as variedades de rebelião da juventude, pode parecer que haja nessa contracultura muito menos coerência do que sugeri. Por um lado, há a boemia descuidada dos *beats* e dos hippies; por outro, o ativismo político exacerbado da Nova Esquerda estudantil. Não serão, na realidade, dois fenômenos separados e antiéticos, o primeiro (remontando a Ginsberg, Kerouac & Cia.) procurando escapar da sociedade americana, o procurando infiltrar-se em nossa vida política e revolucioná-la?” (ROSZAC, 1972, p. 66)

Diante da dimensão do poder que a contracultura havia alcançado, o filme estadunidense *Sem Destino* desponta, em imenso sucesso, e traz a visão dos jovens americanos. Produções de baixo orçamento que exploravam drogas e segmentos marginalizados da sociedade ganharam espaço, evidenciando os ideais da contracultura. Têm-se no elenco do filme Peter Fonda, (interpreta o personagem com o apelido de Capitão América – fazendo referência à moto customizada com a bandeira americana) e Dennis Hopper (interpreta o Billy e é diretor do filme). A obra cinematográfica relata a aventura de dois amigos *hippies* que cruzam uma parte dos Estados Unidos nas motocicletas. O filme é um drama que entra na categoria *Road Movie*<sup>20</sup>, demonstrando os ideais da contracultura. O Centro de Estudos de Cultura Contemporânea da Universidade de Birmingham, no Reino Unido, realizou pesquisas com motociclistas europeus, de 1930 a 1960, e observou que os motociclistas, viajantes ou não, eram vistos pela sociedade como fora das normas, das regras, das leis, “arruaceiros, maníacos por velocidade, sem compromisso, ociosos, gangues, demônios folclóricos e rapazes de couro” (LAGERGREN, 2007, p. 3).

---

<sup>20</sup> “O road-movie constitui, de algum modo, uma actualização de *quest* (busca) clássica, na qual uma personagem parte, sozinha ou acompanhada, numa busca, mais ou menos deliberada por um determinado objetivo/objeto. Durante essa viagem, à medida que vai ultrapassando um conjunto mais ou menos vasto de obstáculos, a personagem vai sofrendo também uma transformação na sua visão do mundo e nos traços fundamentais do seu caráter” (NOGUEIRA, 2010, p.51)

Nessas narrativas cinematográficas já se pode notar que o perfil arruaceiro e desordeiro ou brigão não aparece de forma tão escancarada. O filme *Sem Destino* marcou de uma forma contundente a imagem do motociclismo com a trilha sonora *Born To Be Wild*, de autoria de Mars Bonfire<sup>21</sup>, cuja letra segue em tradução livre de alguns trechos:

### **Nascido para ser selvagem<sup>22</sup>**

Ligue seu motor  
 Pegue a estrada  
 Em busca da aventura  
 Qualquer uma que venha em nossa direção (...)  
 Como um verdadeiro filho da natureza  
 Nós nascemos, nascemos para ser selvagens  
 Podemos escalar tão alto  
 Eu nunca quero morrer  
 Nascido para ser selvagem  
 Nascido para ser selvagem

### *Born to be wild*

A letra e o filme se referem a um modo de vida que se pretendia assumir, contrário às regras do consumismo e do sistema capitalista que se revelava objeto de contestação. Tal conjunto de ideias seria disseminado na sociedade norte-americana, e não apenas nela, ao referir-se também

[...] “ao imaginário que foi construído no decorrer dos tempos acerca dos moto clubes, ao ponto de serem caricaturizados como gangues 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” (MESQUITA, 2008, p. 49).

É possível aferir que ao longo do filme, são exibidas trilhas sonoras que estão postas como formas de expressão sobre o que a geração da época buscava com esse estilo de vida. Estão presentes, por exemplo, músicas do cantor Bob Dylan, que caracterizam a época vivenciada e o estilo de vida sobre o qual o filme faz referência. Tal linguagem, com novos signos, seria uma novidade logo incorporada pelos meios de comunicação, inclusive reiterando a categorização de *road movie* – até mesmo ao incorporar elementos como nudez, sexo e drogas em sua narrativa. Além das músicas,

<sup>21</sup> Dennis Edmonton, também conhecido pelo nome artístico Mars Bonfire, é um músico e compositor canadense de rock, mais conhecido por escrever o hit "Born to Be Wild" para a banda de rock Steppenwolf.

<sup>22</sup> Disponível em: <<https://www.letras.mus.br/steppenwolf/1976844/traducao.html>> Acesso em: 29/07/2020.

ao longo da narrativa, o longa-metragem se utiliza de cenas que são totalmente conectadas a esse tema e ambiente em que os personagens têm desde uma linguagem diferente até uma indumentária específica.

No decorrer do enredo fílmico, há uma questão da contraposição durante a viagem dos personagens que passam por vários lugares e em certos momentos não são bem recebidos pela forma de se vestirem, por terem um estilo de vida e de identidade diferente que caracterizava um certo “tipo de comportamento” ainda muito marginalizado pela sociedade. Nesse sentido, é interessante observar como o filme é marcado pelo preconceito que as pessoas tinham em relação ao Outro – seja em relação ao estilo, ao cabelo ou até mesmo à ideologia. Além de ser um filme que retrata uma mobilização social e cultural que marcou a sociedade, saber que as representações são uma expressão verossímil dos acontecimentos, o torna ainda mais inspirador para o público dos dias atuais.

Durante a década de 1950, isto é, antes da exibição desta película que ficaria famosa, os filmes apresentavam de forma negativa os motociclistas. E a imagética que se ergue como representação do tipo ideal é justamente a do filme, tendo o personagem principal um jovem que veste jaqueta de couro, participa de um grupo ou “ganguê” de motociclistas e ainda traz como modelos comportamentais a rebeldia, a contestação, a conquista de território e as posturas hierarquizadas quando da formação em grupo. Características que, em muitas situações, são performáticas e apropriadas pelos frequentadores e integrantes de M.C. Entre as possibilidades de análise, observo que a imprensa e a filmografia estrangeiras, especialmente dos anos 1950 e 1960, contribuíram para a criação de um estereótipo inspirador da transgressão e, ao mesmo tempo, disseminador do medo. Portanto, a seguir busco examinar alguns dos principais fatos da historiografia que contribuíram com a criação, recriação, a performance e a apropriação de símbolos pelos motociclistas.

Ainda se tratando dessa cena “On the Road”, é importante destacar que, por motivos diferentes dos protagonistas Wyatt e Billy, na América Latina, a viagem do argentino e médico Ernesto Guevara, - importante personagem da revolução cubana – que realizou em 1952 com seu amigo Alberto Granado. Che Guevara, como ficou conhecido posteriormente, escreveu um diário da viagem que em 1968 teve sua primeira publicação. Os relatos oriundos de seu diário evidenciaram situações do cotidiano dos países que a dupla visitou, quais sejam, a situação de pobreza, a ausência de



atendimento médico, a exploração do trabalho, entre outros. Toda a programação da viagem tem a capacidade de despertar essa representação; o simbolismo desse universo do sair de si, da busca pela liberdade e a negação de uma realidade opressora e castradora. Apesar de as tramas se desenvolverem em contextos e com objetivos diferentes, despertam uma mesma intenção de busca de situações novas, que possam preencher a pobreza da existência humana e dos valores sociais, enfim – a busca por uma trajetória de vida que realmente faça sentido.

Ao contrário do enredo ficcional norte-americano, o legendário Che Guevara iniciou sua viagem de autodescoberta em uma moto e a concluiu a pé, pelas províncias argentinas de Tucumán, Mendoza, Salta, Jujuy e La Rioja, e percorreu diversas localidades Andinas. Não foi propriamente uma viagem de turismo, mas certamente foi uma das primeiras grandes viagens feitas em uma moto. Com Alberto Granado, parte numa grande viagem pelo continente, de Buenos Aires a Caracas, na velha moto do companheiro, uma Norton de 500 cilindradas, fabricada em 1939 e apelidada de La Poderosa II. A viagem ficou registrada no filme titulado “Diários de Motocicleta”<sup>23</sup>.

Essa atmosfera também pode ser verificada na obra fílmica de 2007, *Na Natureza Selvagem*, dirigida por Sean Penn e baseada em um diário escrito por Chris McCandless<sup>24</sup>. O protagonista é um jovem de classe média estadunidense que, após sua formatura, resolve abandonar a vida que levava, e se identificando como Alexander Supertramp, resolve viajar sem destino, pegando carona, vivendo de trabalhos temporários, para estar em contato com a natureza e com seu íntimo. Novamente é possível notar esse universo da busca pela liberdade e a negação de uma vida marcada por regras e comportamentos questionáveis.

---

<sup>23</sup> Diários de Motocicleta, direção: Walter Salles, produção: FilmFour/South Fork Pictures/Tu Vas Voir Productions 2004.

<sup>24</sup> Na Natureza Selvagem. Direção: Sean Penn, produção: Frank Hildebrand, roteiro: Sean Penn, música: Eddie Veder. Los Angeles: Paramount Vintage, 2007. Baseado no livro “Na Natureza Selvagem”, de Jon Krakauer.

## 2.4 Hippie-Punk-Rajneesh<sup>25</sup>

Uma das influências para o movimento *hippie* foi a música. A crônica musical dessa época não deixava dúvidas sobre o caráter fundamental dessa geração, e o *rock n' roll* teve participação nesse movimento, em que os jovens queriam uma liberdade onde poderiam expressar através de suas músicas, performances e suas roupas que na maioria das vezes eram feitas por eles próprios, na técnica conhecida como “faça você mesmo”. Entre as indumentárias estavam: batas indianas, calças *flare* (conhecida como “boca de sino”), o uso excessivo de anéis, pulseiras e colares; tudo isso poderia ser identificado como moda *hippie*. A música, nesse contexto, passou pela revolução do *rock'n roll* na transição para a década de 1950, primeiramente considerado como um estilo marginal, que viria a ser apropriado pelas indústrias fonográfica e publicitária. Elvis Presley, Little Richard, Chuck Berry e outros artistas popularizaram entre os jovens um ritmo derivado do *blues* e de outras matrizes, inspirando diversos artistas jovens a adquirem cada vez mais espaço nas rádios norte-americanas e europeias através de um gênero mais amplo conhecido somente como *rock* (CHACON, 1985).

Assim como o *rock*, que nasceu na primeira metade da década de 1950 nos Estados Unidos, os movimentos de contracultura são fenômenos recorrentes nesse país a partir do final da mesma década, não por acaso. O *rock* foi a trilha sonora do movimento *hippie* e da contracultura pelo seu estilo agressivo, contestador, libertário e fundamentalmente por expressar, na forma e no conteúdo, uma crítica aos padrões do momento. Cabelos longos, roupas extravagantes, danças sensuais, a partir de elementos da musicalidade negra – esse estilo musical simboliza o espírito questionador dessa juventude ávida por transformações.

---

<sup>25</sup> Música da banda punk brasileira Os Replicantes presente no primeiro álbum do grupo. *O futuro é vortex*, de 1986, produzido por Guti. A composição de Carlos Gerbase e Heron Heinz aborda de forma até irônica a transitoriedade e efemeridade da moda e as mudanças constantes de comportamento no universo pop, criticando inclusive a contracultura e suas vertentes do hippie, zen-budismo e o punk. A letra diz: “Você disse que eu tinha que mudar/ você disse que o quente é viajar/ você disse ‘cabelo grande é astral’/ você disse ‘amor agora é grupal’/ comprei uma moto velha, toda coxa/ uma mochila cheia de pedrinha roxa/e pra ver o mundo alucinado/ e você me chamou de alienado/ [refrão] Nunca mais eu ouço você/ nunca mais eu caio do beliche/ vou juntar tudo pra ser/ um hippie-punk-rajneesh/ você disse que eu tinha que mudar/ você disse que o quente é meditar/ você disse ‘sem cabelo é o certo’/ você disse ‘o amor é um inferno’/ botei fora a moto, as pedras, o dinheiro/ fiquei careca e cantava o dia inteiro/ Hare-krishna, krishna-krishna, hare-hare/ E você disse ‘meu Deus, sai dessa, pare’ (...)/ você disse que eu tinha que mudar/ você disse que o quente é cheirar/ você disse ‘o cabelo agora é curto’/ você disse ‘o amor agora é bruto’/ botei prego e tachinha no nariz/ comprei roupa toda preta e uma corrente/ compreendi a besteira que eu fiz/ quando você me chamou de indecente/ nunca mais eu ouço você (...)” Disponível em: ><https://www.lettras.mus.br/replicantes/74549/><. Acessado em: 20/10/2020.

O estilo musical que surgiu nos Estados Unidos no final dos anos 1940 e início dos anos 1950, com raízes nos estilos musicais afro-americanos, como: *country*, *blues* e *Jazz* rapidamente se espalhou para o resto do mundo. Muito além do estilo musical, o *rock and roll* influenciou estilos de vida, moda, atitudes e linguagem, e seus efeitos foram massivos e mundiais. Conforme Chacon, diferentes eventos marcaram os anos de 1960 – que teve seu epicentro entre 1967 e 1969 – com repercussões até por volta de 1975, quando o movimento *punk* se inicia como mais um produto da contracultura. O *rock*, depois das mobilizações contraculturais, torna-se muito mais que um tipo de música: se ressignifica em uma maneira de ser, uma ótica da realidade e uma forma de comportamento (CHACON, 1985).

Nesse sentido, pode-se aferir que o movimento da contracultura fora impulsionado por um contingente de jovens dispostos a lutar contra o capitalismo, a burocracia e, conseqüentemente, contra as guerras e ditaduras que eclodiam por todo o mundo. Assumia-se ‘contra a cultura’ dominante, ou seja, contra a base do capitalismo e os signos da sociedade de consumo. Ao mesmo tempo, havia certa dependência dos meios de comunicação de massa para que seus ideais se espalhassem por todo o mundo. Se a contracultura tinha suas características próprias – músicas, vestimentas, comportamento, livro, filmes, artistas, gestos, gírias, entre outros –, ela necessitava e dependia igualmente da difusão de sua ideologia e identidade.

Alguns grupos sociais, críticos do estilo de vida do sistema capitalista e também aos regimes socialistas, vão gerar uma nova prática social. Um movimento político sem querer ser. Diferentes transformações culturais se processavam no pós-guerra, principalmente aquelas relacionadas à juventude, que buscava viver de forma intensa e livre. Criticando as práticas que contestavam os valores e costumes tradicionais da sociedade que obtiveram grande visibilidade com as manifestações de 1968, em diferentes contextos, e vieram a ser chamadas de contracultura, eram entendidas como forma para enfraquecer as instituições e conquistar, ou pelo menos contestar, o poder.

## **2.5. Relações e comportamentos**

Associada à ideia de modernização, havia uma crescente difusão entre as jovens e os jovens de comportamentos sexuais e afetivos considerados mais livres, questionando instituições normativas como o matrimônio, a monogamia e a heterossexualidade. De acordo com Alves e Pitanguy, a libertação sexual feminina era

uma das mais importantes discussões desse período, vindo na esteira da expansão do acesso a métodos contraceptivos, em especial a pílula anticoncepcional, que permitia o sexo fora do casamento sem a implicação de uma gravidez indesejada. A própria efervescência cultural experimentada no ano de 1968 pode ser interpretada como exemplo das manifestações entre a juventude dessa geração. Nesse patamar, as mobilizações feministas ressurgem com vigor “num momento histórico em que outros movimentos de libertação denunciam a existência de formas de opressão que não se limitam ao econômico (ALVES, PITANGUY, 1985, p.7).

Os movimentos sociais e as lutas históricas por uma cidadania no feminino são vertentes já no final do século XIX, dos movimentos políticos e culturais de luta e resistência por maior visibilidade e por melhores oportunidades no mercado de trabalho. Essas manifestações sociais colocam em pauta a consolidação de uma cidadania muito mais voltada para o feminino. Breves exemplos ilustrativos dessa pauta são uma imprensa feita por mulheres; o envolvimento com o abolicionismo; a luta das sufragistas; as feministas socialistas e anarquistas emergentes do operariado feminino; e demais lutas sociais de seu tempo (SANTIN, 2019, p. 30).

A revolução sexual, cujo ponto de partida se encontra nos anos 1960 pode se dever – dentre fatores como a expansão da visibilidade homossexual e do hedonismo hippie – à pílula anticoncepcional. Na classe média, que historicamente reverbera com muito peso as mudanças sociais, a popularização de uma forma com a qual mulheres pudessem se relacionar sexualmente sem engravidar estimulou um comportamento mais experimental, sem a preocupação de usar outros métodos contraceptivos mais exigentes.

Há muito mais na contracultura. A psicodelia, que deriva do consumo das drogas alucinógenas – em especial pela motivação promovida pela ascensão no período do LSD –, aborda as tentativas de se alcançar a verdade através da arte e da digressão ao interior da mente. Aldous Huxley, autor do distópico *Admirável mundo novo* (1932), lançou bases para a exploração deste tipo de drogas e foi inspiração para Timothy Leary, o “guru” da droga.

As roupas são métodos de uso, ou seja, máquina de se comunicar, principalmente para as mulheres com o uso da calça *jeans* que mostrava “atitude, assumir postura”. O uso do *jeans* era como uma categoria de “uniforme” aderido por um grupo de motoqueiros conhecidos como “selvagens” na década de 1940-1950, foi literalmente incorporado por estudantes hippies como uma expressão da rebeldia. É possível afirmar que a moda foi fundamental nas mudanças culturais dos anos 1960,

acentuando as aspirações de uma sociedade alternativa, numa recusa ao materialismo e ao consumo capitalista. Contudo essa resistência à riqueza material produziu frequentemente imagens estilizadas da pobreza que pareceram sublinhar a pobreza real, assim como a exploração real do comércio do vestuário

Na década de 1960 nos Estados Unidos, exclusivamente junto às mobilizações da *contracultura*, sob um cenário mais amplo pós-II Guerra, se expressa o afloramento da cultura jovem e o peso significativo da geração *beat*<sup>26</sup> uma vez que estes temas levantam pautas que ascendem nos anos seguintes, compondo um conjunto de radicalização dos movimentos de juventude.

“Clima de medo e insegurança, promovido pela Guerra fria ao lado da supervalorização do consumo e da padronização da vida social, estimulados pela afluência do capitalismo, ensejaram a fermentação e de uma juventude altamente contestadora. Desiludida com os valores capitalistas e com os comunistas – que em sua permanente disputa por hegemonia colocavam em risco a própria sobrevivência do planeta –, essa população jovem entendia que tudo, absolutamente tudo, tinha de ser mudado” (BASTOS, 2009, p.52)

O movimento da contracultura americano, focando principalmente nos *hippies* e *beats*<sup>27</sup>, não se organizou politicamente para fazer pressão aos governantes ou até mesmo formar um partido para questionar questões políticas e capitalistas sobre qual o país estava organizado. No entanto, grandes tabus sociais passaram a ser questionados, assim como as autoridades e hierarquias preestabelecidas. A sexualidade e as drogas, por exemplo, foram constantemente repensadas à época, especialmente pela juventude, e foram parte importante no traçado de novos padrões de comportamento desde então. Nas mobilizações ligadas à geração, o combate à opressão foi um fator em comum – o Brasil, assim como diversos países da América Latina, passava por uma sangrenta ditadura, que cerceava duramente a liberdade de expressão; nos EUA, o anti-Vietnã se popularizava entre a juventude.

O próprio *Rock N' Roll*, tratava-se da calma antes do tormento, e tal aspecto só mudaria nos anos 1960, quando o caráter exótico e rebelde assumiria posições mais

---

<sup>26</sup> O movimento beat nos Estados Unidos esteve muito ligado a uma ideia de inconformismo, de rebeldia contra o convencionalismo e a moralidade retrógrada que tomavam conta da sociedade norte-americana nos anos que se seguiram ao fim da Segunda Guerra Mundial

<sup>27</sup> Por beats e hippies, adoto também o conceito usado pela autora Neliane Maria. Dos primeiros, pode-se dizer que expressavam seus medos e anseios principalmente através de poemas, buscavam uma vida afastada da sociedade de consumo e faziam uso de drogas como o LSD para “libertarem” a mente buscando o autoconhecimento. Os hippies, fortemente influenciados pelos beats, passaram a questionar a sociedade e os valores que a direcionavam através do Rock, de uma preocupação maior com a coletividade e da negação do trabalho alienado e da moradia fixa.

políticas. De acordo com as afirmações de Paulo Chacon, “Da contestação meramente visual (roupas, gestos, moda) e auditiva (o rock n’ roll) dos anos 50 pulava-se agora para o nível mais profundo, da crítica social e política. Passara-se à práxis da luta armada e do pacifismo hippie”. (CHACON, 1985)

Com a Guerra do Vietnã (1961-75) e a nova configuração que o rock inglês assumiria e os gritos de crítica social e política, onde gerações do rock causariam impactos ainda mais fortes, o rock adquiriu contornos próprios através dos jovens operários e da classe média baixa. Esse movimento musical mostra-se como um grande propagador, onde estes jovens podiam manifestar suas ideias sobre família, amor, drogas e sobre o poder. (CHACON, 1985)

Nesse momento, dois caminhos de desavença começavam a surgir dentro do rock, nos EUA: *São Francisco*<sup>28</sup> anunciava a chegada do movimento *hippie* que trazia como símbolo contestatório a voz feminina de Janis Joplin<sup>29</sup> e os Beatles que, em 1967, através do guitarrista da banda George Harrison, haviam entrado em contato com as religiões orientais e passaram a canalizar aquela nova filosofia através de suas músicas. Foi no evento que se tornou símbolo desse coletivismo, o “Woodstock” (1969), que reuniu vários músicos, bandas e uma quantidade incontável de pessoas simpatizantes às mobilizações em prol da paz, que durante três dias, essas pessoas acamparam em uma fazenda em São Francisco para assistir aos shows dos artistas presentes, fazendo meditações e compartilhando ideias e pertences.

No entanto, esse espírito “pacifista” não influenciou bandas como, por exemplo, os *The Rolling Stones*<sup>30</sup>, que tinham outro caminho marcado por algumas bandas de rock da época, em que defendiam uma mudança por meio da guerrilha. Rolling Stones, que em 1968 lançaram a música “*Street Fighting Man*” (homem que briga nas ruas), faziam referência às barricadas estudantis de Paris em maio de 1968<sup>31</sup>, e pregavam a revolução pela força através da união dos estudantes junto à classe operária; que

---

<sup>28</sup> “Havia uma grande diferença entre os hippies de São Francisco e os radicais antiguerra de Berkeley. Os hippies de São Francisco eram uns molengas que não queriam trabalhar nem ir para a escola. Eles queriam ficar loucos, trepar e fazer festas. Já o pessoal de Berkeley era bem diferente: estudantes idealistas que sustentavam firmes posições esquerdistas e lutavam por elas”. (BARGER, 2015, p.156).

<sup>29</sup> Janis Lyn Joplin foi uma cantora, compositora e multi-instrumentista norte-americana. Considerada a “Rainha do Rock and Roll”, “a maior cantora de rock dos anos 1960” e “a maior cantora de blues e soul da sua geração” **Nascimento:** 19 de janeiro de 1943, **Falecimento:** 4 de outubro de 1970.

<sup>30</sup> The Rolling Stones é uma banda de rock britânica formada em Londres no ano de 1962, considerada um dos maiores, mais antigos e mais bem sucedidos grupos musicais de todos os tempos.

<sup>31</sup> Disponível em: <https://revistacult.uol.com.br/home/1968-a-rebeliao-estudantil-nos-estados-unidos/>. Acessado em: 30/11/2020

anunciaria o fim da burguesia e a formação de um socialismo verdadeiramente democrático. Nas palavras de Bivar, ele contextualiza:

“Paris de 68 e o movimento estudantil no Brasil (e no mundo todo); as manifestações reivindicatórias; o CCC (comando de caça aos comunistas) e a luta armada: Marighella, Lamarca. Os assaltos aos bancos, os sequestros, as trocas desses por aqueles; prisões, torturas, sumiços; mortes; a guerra do Vietnã e os protestos em Washington (hippies, yieppies, Ginsberg, estudantes, o povo)[...] Monterey (1967), Woodstock (1969); e a ilha de Wight, na Inglaterra, 1970 (foi calculada a presença de cerca de 600 mil jovens, entre hippies e todos da “sociedade alternativa”, incluindo *hell's angels* e curiosos).” (BIVAR, 1939, p.25)

A trajetória do moto clube *Hell's Angels* também se relaciona às bandas, quando se menciona o episódio em que o MC fez a segurança dos Rolling Stones, em 06 de dezembro de 1969. Em Altamont, Estados Unidos da América, em um show gratuito que foi organizado pela própria banda, com o intuito de mostrar que as pessoas sabiam se comportar em multidões. O objetivo alcançou um resultado contrário, e o Documentário Guimme Shelter (1970), realizado pelos Irmãos Albert e Davis Maysles, deixa explícita a violência desregrada dos *Hell's Angels*, no show reuniu entre 300 e 500 mil pessoas e foi demarcado por fatos polêmicos – como a morte de um jovem negro de 18 anos, Meredith Hunter, que foi esfaqueado por um dos membros do moto clube após a tentativa de subir ao palco com uma arma. Os integrantes do M.C. estavam notoriamente identificados com seus coletes, e essas imagens eternizadas em documentos como o próprio documentário contribuem para uma marca muito difícil de se reverter sobre o motociclismo e seus M.C.

Com todo esse cenário de movimentos característicos da contracultura, como viagens, uso de drogas, busca de autoconhecimento, festivais musicais, dentre outros, é possível notar a presença de moto clubes diferentes coexistindo em uma mesma época, buscando alguns dos mesmos conceitos políticos e ideais de liberdade. Retifica-se, dessa forma, como todos estes movimentos têm elementos, signos e sentidos comunicáveis entre si. No livro – “*Hell's Angels: A vida e a época de Sonny Barger e do Hells's Angels Motorcycle Club*” (2015), “os anos sessenta foram a melhor coisa que já aconteceu para os *Hell's Angels*. Os hippies compartilhavam suas parceiras, às vezes em troca de uns passeios de moto” (BARGER, 2015 p.156). Que imagem é essa, construída sobre as mulheres?

### CAPÍTULO 3- A MOTOCICLETA E OS FEMINISMOS: DESLOCAMENTO, RESISTÊNCIAS E LUTAS DE COMBATE AO PATRIARCADO (1990-2020)

*“Pupilam no imaginário masculino fantasias sexuais envolvendo motoqueiras, sensualidade é o que marca essas Amazonas da modernidade, mas a realidade não é tão atraente assim... Esqueça aquela imagem da mulher tirando o capacete em ‘slow motion’, tiramos o capacete cuidando para que os brincos não decepem a nossa orelha.*

*Desconstrua aquela imagem de Malu Mader em ‘Fera Radical’, no calor a roupa esquenta, o asfalto esquenta, o motor esquenta, a bota esquenta, o escapamento esquenta e aquela maquiagem caprichada vai embora e nos transforma em um panda de ressaca!*

*A roupa do trabalho vai na mochila, junto com uma capa de chuva, um agasalho, um cachecol ou qualquer outra coisa que você acha que vai precisar para não passar sufoco, então sempre haverá uma tralha a ser carregada, que provavelmente não caberá naquela bolsa bonita, mas numa mochila tosca a prova d’água porque variações do clima são o nosso pior inimigo.*

*Não obstante, ao parar no sinal temos que aguentar provocações de motoboys, que acreditam que independente da cilindrada da sua moto, você é mulher e nunca será mais Valentino Rossi que ele.*

*Não há glamour, há apenas muita vontade de andar de moto, que acaba por diminuir todos os inconvenientes do motociclismo. Não nos vejamos como enfermeiras- sereias- élficas- colegiais etc. Somos mulheres, mulheres que andam de moto e enfrentamos muito perrengue para tal.*

*Sexy, não sei, mas corajosas, certamente!”*

*Carolina Peres Xavier Pinto*

No presente capítulo, pretende-se explorar representações do feminino, isto é, a forma como os modos do olhar sobre as mulheres se dão, se expressam, pensando sobre suas lutas até chegar às motocicletas. O que despertou a atenção em relação ao tema foram as diversas concepções em torno do motociclismo, dos moto clubes e sua cultura em relação às imagens de mulheres. É importante pensar, portanto, como dentro dessa cultura motociclista o uso ou *mal uso* do corpo feminino tem se firmado como um acontecimento frequente no meio. O interesse em pesquisar mulheres que pilotam e a objetificação do corpo e do olhar sobre essas mulheres parte de uma experiência pessoal com o meio motociclístico, e se consolida a partir da elaboração desta pesquisa, onde foi possível buscar e encontrar mulheres que pilotaram motos. Foi interessante perceber, inclusive, certo incentivo na utilização de corpos femininos em marcas e produtos de indumentárias usadas por motociclistas.

As identidades de gênero nem sempre se constituíram de maneira coerente ou consistente nos diferentes contextos históricos, e isso deve-se ao fato de que a



identidade, enquanto classificação, estabelece interseções com classificações raciais, classistas, étnicas, sexuais e regionais de identidades discursivamente constituídas. Nesse sentido, se tornou impossível separar a noção de “gênero” das interseções políticas e culturais pelas quais invariavelmente ela é produzida e mantida. (BUTLER, 2003).

Para ir de encontro à categoria de mulheres que pilotam motocicletas, é preciso relembra as lutas e conquistas das mulheres na sociedade em busca de seus direitos e igualdade, ao longo da História, e dissertar sobre como o movimento feminista foi marcado pela luta por justiça e igualdade empreendida pelas mulheres. Perrot observa que

“Na segunda metade do século XX, mais nitidamente após 1970, o feminismo luta pela “liberação” das mulheres- *Woman’s lib*, *mlf*- e eventualmente pela igualdade na diferença. As mulheres descobrem seu corpo, seu sexo, o prazer, a amizade e o amor entre as mulheres e fraternidade, a homossexualidade. Um lesbianismo que se afirma como uma força autônoma e que se renova o pensamento de gênero”. (PERROT, 2007, p.158).

As transformações no modelo de família tradicional revolveram profundamente a posição e o reconhecimento das mulheres a partir de meados do século XX. Exemplos das inferiorizações em que vivem foram a desvalorização do trabalho doméstico e a opressão da sexualidade feminina, que estão na matriz de uma violência física e moral contra as mulheres. A Lei do Divórcio, nos anos setenta, e a Constituição Federal, dos anos 80, foram iniciativas que tencionaram em relação ao equilíbrio dos direitos civis entre homens e mulheres, promovendo uma cidadania mais equânime e igualitária, ou menos desigual. Esse histórico de lutas que hoje passamos a reconhecer permite aferir, segundo a leitura de Perrot, que a invisibilidade das mulheres trata-se menos de um silêncio ou inoperância por parte das mulheres, do que do silêncio por parte da historiografia e dos discursos, do que em relação à inacessibilidade e/ou inexistência de documentação – intencionadas ou propositais; ou ainda, à falta de interesse por parte dos pesquisadores – em sua maioria homens, brancos e pertencentes às classes economicamente mais ricas (até o século XX), em encarar e pesquisar a questão. Isto, longe de encerrar o debate, coloca em pauta, mais do que nunca, mobilizações pela valorização das mulheres como sujeitos e objetos do conhecimento e eixo central dos movimentos populares, das manifestações sociais e dos estudos acadêmicos – sobretudo

em Educação, para além da isonomia legal e da busca por uma sociedade onde todos e todas sintam-se representados/as.

Ainda no início do século XX, são retomadas as discussões acerca da participação de mulheres na política do Brasil<sup>32</sup>, e entre os dois períodos ditatoriais vividos pelo Brasil, o movimento perde muita força – destacam-se conquistas, nesse período, como a criação da Fundação das Mulheres do Brasil. É a partir da segunda metade de 1970 que essas discussões começam a ganhar fôlego no Brasil e os movimentos especificamente feministas alcançaram maior força, com a formação de grupos políticos de mulheres e organização de importantes periódicos, como o *Centro da Mulher Brasileira*, fundado em 1974, o *Movimento Feminino pela Anistia*, de 1975, os jornais *Brasil Mulher* e o *Nós Mulheres*, publicados a partir de 1975 e 1976, respectivamente – entre outros.

O ano de 1975 tem caráter emblemático por conta das repercussões no país do Ano Internacional da Mulher, data declarada oficialmente pela ONU. Entretanto, os movimentos de emancipação das mulheres nos anos 1970 se inscrevem em um processo contínuo, onde as próprias manifestações daquele ano específico expressam o amadurecimento das lutas pelos direitos das mulheres no país (MONTENEGRO, 1981).

Refletindo sob a ótica do movimento feminista, há de se constatar como grandes conquistas para a história das mulheres ainda podem passar despercebidas. Sobre isso, Perrot explica que

“A história das mulheres mudou. Em seus objetivos, em seus pontos de vista. Partiu de uma longa história das mulheres no espaço público da cidade, para o trabalho, da política, da guerra, da criação. Partiu de uma história das mulheres vítimas para chegar a uma história das mulheres ativas, mas múltiplas interações que provocam a mudança. Partiu de uma história das mulheres para tornar-se mais especificamente uma história do gênero, que insiste nas relações entre os sexos e integra a masculinidade”. (PERROT, 2007, p. 15-16)

Assim, quando se trata a respeito e se reflete sobre uma história das mulheres, ou o direito das mulheres, fala-se também sobre igualdade de gênero. Estas atividades sempre foram e ainda são classificadas diferentemente e hierarquicamente de acordo com o gênero. “O gênero classifica, divide e separa por meio da estipulação das

---

<sup>32</sup> Em 24 de Fevereiro de 1932, no governo de Getúlio Vargas, é garantido o sufrágio feminino, sendo inserido no corpo do texto do Código Eleitoral Provisório (Decreto 21076) o direito ao voto e à candidatura das mulheres, conquista que só seria plena na Constituição de 1946. Um ano após o Decreto de 32.

atividades sociais consideradas apropriadas ou impróprias para cada categoria” (BAUMAN, 2010, p.171).

É importante, para isso, esclarecer que gênero, enquanto categoria, está associado a uma construção social, classificado aqui como tudo aquilo que não é naturalmente “de menino ou menina”, mas sim construído historicamente e culturalmente. Em uma sociedade que cobra a compreensão do “comportamento adequado” de alguém determinado a partir do seu sexo biológico, a autora e historiadora norte-americana, Joan Scott em “Gênero: Uma categoria útil para análise histórica”, afirma:

“O seu uso rejeita explicitamente as justificativas biológicas, como aquelas que encontram um denominador comum para as várias formas de subordinação no fato de que as mulheres têm filhos e que os homens têm uma força muscular superior. O gênero se torna, aliás, uma maneira de indicar as construções sociais, ideias sobre os papéis próprios aos homens e às mulheres” (SCOTT, 1989. p.7).

A partir da reflexão de Scott, pode-se perceber como a sociedade dissemina e naturaliza uma construção de ideias acerca do uso de corpos e suas ações, em que coloca a mulher como inferior ao homem com seus aspectos corporais, em relação às ditas “forças” masculinas, onde o patriarcado está atuando discursivamente, cercando seu território e segregando espaços e ações, tais como: a mulher está aqui para gerar e procriar filhos, cuidar do lar e da sua família. E o homem, pela sua “força muscular”, pode ser livre e independente, apenas por ser homem e forte, sem que ninguém o oprima. Isso acaba contribuindo para uma construção machista e patriarcal que se têm presente na atual sociedade, gerando medo e insegurança para as mulheres, que acabam se vendo obrigadas à submissão em relação a certos tipos de ações e comportamentos dominados pelo homem.

As conquistas e resistência das mulheres, por meio do reconhecimento e sobretudo de lutas por sua autonomia – e não-dependência valorativa dos homens –, possibilitou um ingresso destas também no meio do esporte como protagonistas. Não há uma polarização entre homens e mulheres, necessariamente. Através da cultura é possível perceber que as relações de poder são construídas historicamente e se parecem intrínsecas ao comportamento cotidiano, uma vez que aquela se constitui em uma prática de significações – logo em um campo no qual diferentes sentidos se confrontam (SABAT, 2005).

Depois de serem restringidas a ocuparem tantas vezes o lugar de garupa, as mulheres têm conseguido ocupar o lugar de protagonistas (e proprietárias) de suas próprias motos e estradas. A possibilidade de fugir do trânsito e a oportunidade de conseguir um transporte mais econômico são algumas das facilidades que pilotar uma moto proporciona. No entanto, se engana quem pensa que essas são as únicas motivações: pilotar uma moto também é ir de encontro à independência do deslocamento, à liberdade, e possibilita também assumir a autoconfiança que tantas vezes foi negada e colocada na garupa.<sup>33</sup>. Mas se engana quem pensa que são somente essas motivações que levam as mulheres às ruas: pilotar uma moto, para elas, também é uma forma de encontrar a independência, liberdade, autoconfiança, e exercer uma opção de lazer.

É importante ressaltar que o uso de meios de locomoção vem sendo usado pelas mulheres não só pelo prazer de pilotar uma motocicleta por lazer, diversão e afins. Além de tudo isso, há muitas mulheres que usam a motocicleta como meio de locomoção para a sua segurança no dia a dia. Nesse sentido, no entanto, é importante questionar: que segurança é essa? “Moto não é perigoso?”, “E os acidentes no trânsito causado pelos motoristas imprudentes e distraídos?”, E você? Não tem medo de andar na rua? Imagina qual serão suas rotas? Combina carona com a amiga por medo de fazer uso de aplicativos?

Na maioria das vezes, as mulheres só querem chegar em seu destino sem sofrer algum assédio em transportes públicos, e o risco de acidentes acaba sendo não tão importantes quanto o medo da inconveniência dos assédios. A autora Manuela D’Ávila nos mostra uma pesquisa feita no ano de 2019, que demonstra o problema dessa insegurança:

“Uma pesquisa realizada em fevereiro de 2019 pelos Institutos Locomotiva e Patrícia Galvão com usuárias de transportes públicos e aplicativos das cinco regiões do país, classes ABCD, 18 anos ou mais, concluiu que segurança é um assunto que mais preocupa as mulheres quando o assunto é locomoção. Quarenta e seis por cento não se sente segura para fazer o uso porque 71% delas conhecem alguma mulher que já foi vítima de assédio em algum espaço público. E pasmem: quase todas as mulheres, 97% delas, já foram vítimas de assédio em meios de transporte!” (D’ÁVILA, 2019, p. 87)

---

<sup>33</sup>O número de mulheres motociclistas está crescendo cada vez mais no País. De acordo com dados compilados pelo Denatran – Departamento Nacional de Trânsito e divulgados pela ABRACICLO, a associação do segmento de duas rodas, o aumento foi de 50,1% nos últimos seis anos, Disponível: <https://www.motociclismoonline.com.br/noticias/numero-de-mulheres-motociclistas-cresce-no-brasil/>

Para a maioria dos membros dos M.C. uma pesquisa superficial poderia constatar que “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 não têm o intuito de retornar ao passado histórico, que projetou essas mulheres no lugar de submissa e do lar, tampouco propõe uma perspectiva feminista. Independente do gênero da pesquisadora, acredita-se na necessidade e importância de caracterizar a presença feminina nestes espaços (MESQUITA, 2008). Sobre a necessidade de libertação das mulheres, Scott acrescenta:

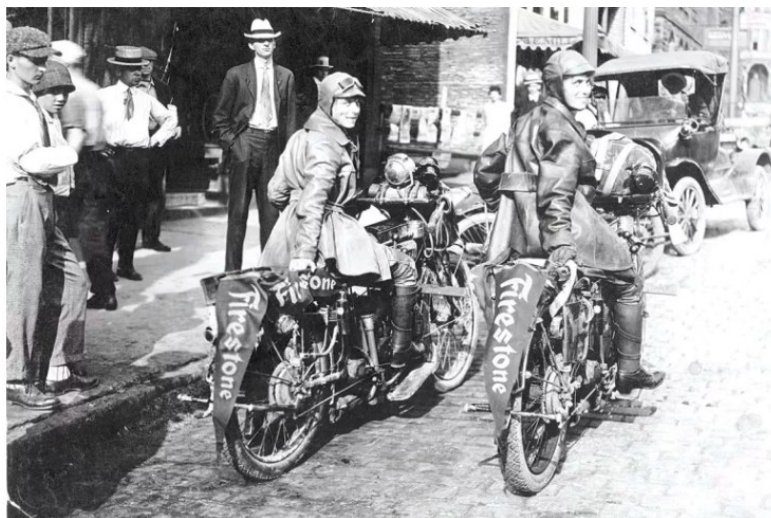
“A fonte da libertação das mulheres se encontra “numa compreensão adequada do processo de reprodução”, numa avaliação das contradições entre a natureza do trabalho reprodutivo das mulheres e mistificação ideológica (masculina). [...]” (SCOTT, 1989, p. 9).

Pode-se observar, após os estudos sobre a história das mulheres e as construções de gênero, como a sociedade patriarcal insiste em afirmar que “a menina quando cresce vai ajudar a mãe em casa e na cozinha”, ser recatada, “meiga” e “delicada”, e seu corpo é apenas direcionado à reprodução e não para a liberdade de expressão ou sequer independência. Já é possível compreender como os discursos se repetem também em relação ao homem, ao fazer 18 anos, quando é obrigado a “saber dirigir, pilotar uma motocicleta, conhecer sobre máquinas, peças e mecânica”.

As mulheres e os corpos femininos ficam tão vulneráveis ao espaço público na sociedade, que acabam optando por correr riscos de acidentes no trânsito ao invés de sofrer algum tipo de assédio em transportes públicos e privados. Há de se notar certo abandono inevitável, por parte das mulheres, acerca dessa imagem tradicional de submissão, dependência e recato. Parece sempre necessário retificar o óbvio: mulheres constituem papéis de seres humanos na sociedade com iniciativa e criatividade, exercem sua autonomia e são capazes de gerir as pequenas e grandes independências. Isso espanta e choca a fragilidade masculina; e quanto mais tóxica é a masculinidade, mais frágil ela se torna. Portanto a cada três brasileiros habilitados para pilotar, uma delas é mulher. É o que apontam dados de janeiro do Denatran – Departamento Nacional de Trânsito. Conforme a entidade, mulheres já são 35% das que têm Carteira Nacional de Habilitação tipo A (motocicleta). Se forem consideradas todas as categorias que permitem pilotagem de motocicleta (combinadas com outros veículos), entre janeiro de

2019 e 2020, houve um aumento de 7% no número de motociclistas. (ABRACICLO, 2017.)

No entanto, a história das mulheres com a motocicleta não é recente, elas optam pela utilização de motocicletas como moto-purismo há muito tempo. A trajetória das irmãs Van Buren<sup>34</sup>, por exemplo, data de 1916.



*Imagem 1 - Adeline e Augusta Van Buren, 1916. Fonte: Marcelo Barros. Publicado: 28/11/2018*

Assim como várias outras mulheres que também tiveram um papel muito importante para o motociclismo feminino, Soares (2016) explicita em sua pesquisa que as irmãs se tornaram pilotas e participaram da produção da história do motociclismo, onde Clare Consuelo Sheridan, Bessie Stringfield, Dot Robinson, entre outras, foram pioneiras. Esta última, de acordo com a autora, foi fundadora do Motor Maids, em 1939, que também teve como integrante Linda Dugeau. Esta mulher, em Michigan, nos EUA,

“...foi defensora e militante das mulheres motociclistas, se associou ao Motor Maids of América, juntamente com Dot Robinson, no intuito de provar que mulheres poderiam conduzir motocicletas e ainda manter a sua feminilidade, evitando alegações de serem masculinizadas, lésbicas ou men-haters.” (MOTORS MAIDS, 1999).

<sup>34</sup> Adeline e Augusta vieram de uma família não convencional para a época, por isso não foi um choque quando eles apareceram com seu par de motocicletas Indian empenhadas em provar que as mulheres poderiam pilotar tão bem quanto os homens e inclusive participar da guerra como mensageiras motorizadas. **Ao contrário das** mulheres Hotchkiss, elas estavam decididas em defender um ponto político. Em 1916, as irmãs Van Buren, de Nova York (analogamente a Effie e Avis), partiram para provar que as mulheres deveriam ser usadas em uma possível necessidade de guerra (Primeira Grande Guerra), e, para mostrar o seu potencial, decidiram atravessar os Estados Unidos. Disponível em: ><https://motociclismoonline.com.br/especiais/especial-mulheres-e-motos-1/><. Acessado em: 04/04/2019.



*Imagem 2 - "Dot Robinson (right) with daughter Betty, co-founded and was the first President of Motor Maids. She is considered the "First Lady of Motorcycling." Photo Credit: Bytes Blogspot". Disponível em: <http://www.historybyzim.com> Acessado em 10/11/2020."*

Em vista de tanto machismo na cultura, particularmente verificada nas formas da masculinidade praticadas e inseridas no moto-clubismo, os homens são incapazes de aceitar a posição da mulher como pilota, motociclista e proprietária de sua moto; uma vez que, enquanto homem, não quer se sentir inferiorizado pela independência de uma mulher ou, até mesmo, por uma maior habilidade que a dele em pilotar. Sobre isso, a autora Soares vai afirmar:

“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 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”. (MESQUITA. 2008, p. 146)

No Brasil, também houve pioneiras como Dot Robson (figura 3). O que muita gente não sabe é que ela também foi protagonista dentro da história contemporânea, não apenas por ser uma fervorosa defensora de seus irmãos nas pistas de corrida na cidade de São Paulo em 1960 mas por, além de pilotar (inclusive como competidora em uma das vezes de Lambretta), foi também importante empresária, decidindo abrir uma revenda da marca na famosa esquina da Rua dos Pinheiros com a Mourato Coelho – onde hoje existe um restaurante. (TEIXEIRA, 2019).



*Imagem 3 - prova de corrida dentro do parque Ibirapuera, 1960. Imagem 4 - Giulianna Tognocchi como pilota de corrida. Disponível em: > <https://www.motociclismoonline.com.br/especiais/motostory-empoderadas/><. Acessado em: 20/11/2020*

Podemos perceber a inclusão das mulheres, por exemplo, como pilota de corrida de lambretas na cidade de São Paulo (SP) na década de 1960, examinando que Giulianna era a única mulher a participar dessas corridas em específico (TEIXEIRA, 2019). É importante perceber que a mulher já se inseria e lutava pelos seus direitos de ir vir e ocupar seu espaço na sociedade, seja como pilota de corrida, seja como empresária – seja como e o que ela quiser ser. Quantas Dot Robson e Giulianna Tognocchi estão e estiveram espalhadas pelo mundo, mas suas histórias nunca chegaram até nós?

### **3.1. Corpos que circulam: mulheres, feminismo e pé na estrada**



Aqueles corpos aparecem em rótulos de cerveja, em ícones de propaganda, circulam nas garupas, nos discursos dos motoqueiros, mas as mulheres existem também como agentes, protagonistas em viagens solo, nas ruas, nas estradas. Sim, as mulheres também habitam as estradas (esta monografia pretende ser resultado de pesquisa e testemunho), ainda que muitas vezes criticadas, perseguidas, assediadas. De modo geral, no senso comum, seus corpos ainda aparecem e reaparecem em discursos preconceituosos que insistem em marcar a diferença para manter a desigualdade de gênero. Nessas representações reiteradas na cultura, não por acaso reproduzidas em diferentes discursos, como atenta Carneiro, os corpos exibem

“[...] a naturalidade de uma violência, de uma configuração social assimétrica. Suas imagens exibem a “evidência” de uma localização inferior, historicamente construída, constantemente reconstruída e naturalizada na cultura, como se “sempre tivesse sido assim”. A cada enunciação, parecem dar a ler, e ainda, ensinar a ler, a ordem social, ao mesmo tempo em que escondem o caráter político daquela ordenação violenta e desigual dessa sociedade”. (CARNEIRO, 2017, p. 239).

No Guia Interpretação de Uma Mulher em 1%, disponibilizado na internet, que circula entre a comunidade de motociclistas, produzido por (WILKE, 2015); (MESQUITA, 2008), por exemplo, os corpos femininos nos territórios fixos e eventuais do universo moto ciclístico foram percebidos e construídos 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 strip-tease durante o evento e 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”.

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

A diferença é que a mulher, quando junto ao motociclista, quando chega no evento com ele, é vista como carona, sua namorada ou esposa; mas se sozinha com muita ou pouca roupa, é vista como uma peça de consumo que os encontros podem proporcionar, um corpo que ali é produto exposto e está lá para ser conquistado, “caçado”, é um *souvenir* a mais que se pode adquirir ou expor como uma peça da motocicleta (SILVA, 2016).

A fim de compreender como a estrada, enquanto espaço generificado, se dá no âmbito da contracultura, é importante enxergar esse estilo de viagem como uma performance de gênero inteiramente corporificada. Essa performance era corporificada em um estilo de se vestir e de se comportar, que permitia que sujeitos e sujeitas trocassem as amarras de identidades normativas de classe e gênero por um status estradeiro relativamente independente. Pode-se, desta forma, perceber como a agência de caroneiros e caroneiras, na materialização da performatividade, acabam por subverter ideais de gênero e colocam em questão a força hegemônica da norma regulatória (BUTLER, 1999).

Por um lado, aspectos comportamentais, como usar roupas coloridas, cabelos compridos, não ter um emprego ou bens materiais, violam noções hegemônicas de respeitabilidade masculina, além de transgredir códigos tradicionais da masculinidade bem-sucedida na sociedade capitalista orientada ao consumo nos anos 1970. Em contramão, o caráter subversivo de mulheres viajantes, que buscavam demonstrar

resistência a uma série de estereótipos sexistas sobre mulheres e mobilidade, era materializado no uso de mochilas, roupas andróginas, e na recusa em usar produtos de beleza convencionais, maquiagem ou sutiã.

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

“As mulheres motociclistas, viajantes ou não, sofrem andronormatividades. Essas imposições poderão ser observadas no decorrer das exposições cronológicas sobre as primeiras pilotas de viagens. Estas regras se materializam nas vestimentas essencialmente masculinas, em que se vestir para a viagem é se vestir de homem; e os principais itens das indumentárias para a viagem como: luvas, botas, jaqueta e capacete sempre e ainda são produzidos para homens, desconsiderando, assim, o fato biológico de que as mulheres possuem estatura diferenciada dos homens, medidas de tamanhos de pés, mãos, dedos, cintura; além de terem seios.” (SOARES, 2016, p. 207-208)

É importante dar visibilidade e os devidos créditos às mulheres que fizeram parte da história da luta feminina e feminista pela equidade de direitos entre homens e mulheres e contra a opressão patriarcal. Isso porque a luta das mulheres é o mais importante e abrangente movimento da pós-modernidade.

## **DESLIGANDO OS MOTORES: CONSIDERAÇÕES FINAIS DA VIAGEM**

Além do perfil demográfico das mulheres, viajantes ou não, todas estão em busca da igualdade entre os sexos, da conquista de respeito mediante o reconhecimento das suas habilidades em geral, inclusive para pilotar uma motocicleta, entre outros aspectos. Sob essa perspectiva, do mesmo modo que em outras áreas, as mulheres motociclistas também sofrem diferenças de gênero e preconceitos pelo simples fato de serem mulheres. Nesse aspecto, a fundação de moto-clubes e associações exclusivamente femininas no Brasil e em outros países foi a forma que as mulheres encontraram para incentivar o uso da motocicleta como meio de transporte; o que significa, para o grupo de pessoas entrevistadas, a liberdade, a quebra da rotina, o poder estar em companhia dos amigos ou entes queridos enquanto se viaja, tornando-se uma atividade mais agradável. A motocicleta como um espaço de fortalecimento do bem-estar, promoção do respeito e igualdade entre os gêneros.

Algumas personagens mudaram um pouco essa ordem inscrita nos corpos que traziam a sexualidade como diferenciador de poder (ou não poder), de ser e não ser. As mulheres se “infiltraram”, se travestiram, se aventuraram em campos que eram consagrados, socialmente, como de domínio do homem. Fundaram M.C. e ainda formam clubes até hoje. Saíram da "carona" para pilotas e conquistaram espaço pelo mundo em uma motocicleta. Ainda assim, o tradicionalismo e o conservadorismo machista predominam e procuram se sobrepôr à figura feminina e os corpos de mulheres.

A motocicleta, nesse aspecto, também é vista como uma ferramenta traduzida em potência sexual que se vincula no poder da posse do produto, sobre a qual se atribui poder financeiro como busca do prazer pela troca substitutiva do objeto, pelo ganho sexual que o próprio objeto, simbolicamente, pode proporcionar a quem o tem. Assim também trata Toledo Pinto (2011), ao fazer uma pesquisa sobre a marca Harley-Davidson; além de outras implicações e usos, a valoração sexual que seus entrevistados dão a questão de possuir ou não uma motocicleta da H.D. faz de seu possuidor um modelo de homem macho e viril, ativo sexualmente (provavelmente porque precisam mostrar na imagem aquilo que lhes falta).

Dessa forma, espero ter alcançado os objetivos aqui propostos – construir uma história das mulheres motociclistas e pensar as representações e resistências do

feminino no movimento das estradas - , na tentativa de apresentar de que maneira as motociclistas têm suas subjetividades constituídas, desde a noção de comunidade na qual se inserem, passando pelos instrumentos de que se utilizam para mantê-la, até o momento em que a estrutura se vê atingida por conflitos e problemáticas. Apesar da tentativa, tenho a consciência de que muitas questões ainda ficam em aberto, suscetíveis à coleta de novos dados e interpretações, pois sabemos que as identidades dos “sujeitos” estão em constante processo. Conforme Soares, há uma importância de se estudar mulheres, e esta viagem é apenas o começo.

Acompanho Jorgetânia Ferreira quando reflete que “o feminismo trouxe grandes conquistas para as mulheres do Brasil”. Ela continua:

Todas essas conquistas que tivemos como o direito de votar e sermos votadas, o direito à igualdade na legislação trabalhista, no código civil, na Constituição Federal são fundamentais, importantes e necessárias e foram fruto de lutas das mulheres. Reconhecê-las como importantes não nos desobriga de as vê-las também como limitadas. Quem são as mulheres que podem usar aviões para espalhar panfletos? Quem são as mulheres escolarizadas que vão produzir panfletos nos séculos XIX e XX? Quais são as mulheres que puderam se reunir nos grupos de consciência no Brasil nos anos da ditadura civil-militar? Quais são as mulheres que participaram/participam dos Núcleos de Gênero nas universidades? Que mulheres têm acesso a internet e a utiliza para os protestos na atualidade? Por mais que se tenha ampliado o acesso à escolarização e a internet há ainda uma concentração em segmentos privilegiados. Essa história é a história, em regra, das mulheres brancas, setores médios e escolarizados. Importa, portanto, pensar e amplificar vozes de outras mulheres, que também contribuíram para as transformações sociais, mas que não foram e /não são vistas em seus movimentos. Suas pautas também eram/são outras e/ou estiveram muito ocupadas trabalhando, para ter tempo para lutar pelo direito de trabalhar, por exemplo (FERREIRA, 2019, p. 9).

Importa, portanto, pensar e amplificar vozes de outras mulheres em seus diferentes espaços sociais, em diferentes lutas e conquistas. Ainda há muita estrada a ser percorrida, e é necessário um aprofundamento ainda maior nos estudos acerca das mulheres motociclistas, já que são múltiplas e plurais. O objeto – mulheres – demandam outros estudos que ultrapassam os limites dispostos por uma pesquisa monográfica. Existe um espectro amplo quando se escolhe discorrer sobre a trajetória de mulheres que pilotam muitas lutas, e isso inclui aquelas que usam a motocicleta para seus deslocamentos rotineiros, trabalho e casa, que ainda carregam seus filhos levando-os para a escola e práticas de lazer; as mulheres que utilizam este veículo para o trabalho como as moto taxistas, as “motoboys”, – como são chamadas as entregadoras e as

funcionárias dos Correios, ao invés de moto girls (SOARES, 2016). Enfim, dentre esse universo pertencente e invisível no qual essas mulheres são protagonistas de e proprietárias de suas motos e histórias, nem todas couberam no escopo dessa investigação; no entanto, há de se construir uma ponte para que os olhares acadêmicos dos estudos de gênero possam chegar até essas estradas e dialogar sobre um ambiente de motociclistas que possam conviver com mais equidade e respeito.

Portanto, esta pesquisa intitulada *corpos femininos sobre rodas: mulheres motociclistas, representações e resistências em movimento sob as lentes dos estudos de gênero*, pretende apresentar para a sociedade a cultura de motociclistas atuantes em clubes de moto, especialmente no que diz respeito às representações de mulheres e seus corpos. Com isso, espera-se explicar os elementos e conflitos de uma configuração identitária sob uma perspectiva que procure desmistificar preconceitos e estigmas de cunho patriarcal da sociedade contemporânea.

## FONTES

ABRACIOLO. Elas vão à frente. Anuário da Indústria Brasileira de Duas Rodas, 2017. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicleta e Similares. Disponível em: < <http://www.abraciolo.com.br/anuario-de-2017> > Acessado em 05/04/2018

BARGER, Ralph. Hells's Angels. **A vida e a época de Sonny Barger e do Hell's Angels motorcycle club/ Ralph "Sonny" Barger, com Keith e Kent Zimmerman**; tradução de Eduardo Ribeiro. – São Paulo: Edições Ideal, 2015.

[GUIA] Interpretação de uma mulher em um 1%. 3 de set. de 2015. Disponível em: <https://forum.advanced-roleplay.com.br/viewtopic.php?t=25117>. Acessado em: 01/12/2020 apud MESQUITA, 2008.

**HARLEY-DAVIDSON: O MITO ALÉM DA MÁQUINA** [Editor e textos: Montse Borrás; Tradução Sandro Aloisio] - São Paulo: Editora Escala, 2009.

## ILUSTRAÇÕES

IMAGEM 1: Adeline e Augusta Van Buren, 1916. Fonte: **Marcelo Barros**. Publicado: 28/11/2018.

IMAGEM 2: “Dot Robinson (right) with daughter Betty, co-founded and was the first President of Motor Maids. She is considered the “First Lady of Motorcycling.” Photo Credit: Bytes Blogspot”. Disponível em: <http://www.historybyzim.com> Acessado em 10/11/2020.”.

IMAGEM 3: Prova de corrida dentro do parque Ibirapuera, 1960. Fonte: TEIXEIRA, Wilian. “Projeto Motorstory Empoderadas!”. Site: **Motociclismo Online**, 2019. Disponível em : > <https://www.motociclismoonline.com.br/especiais/motostory-empoderadas/> < Acessado em: 12/03/2020.

IMAGEM 4: Giulianna Tognocchi como pilota de corrida. Fonte: **Motociclismo Online**, 2019. Disponível em : > <https://www.motociclismoonline.com.br/especiais/motostory-empoderadas/> < Acessado em: 12/03/2020.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAUMAN, Zygmunt. & MAY, Tim. Corpo, sexualidade e gênero. In: **Aprendendo a pensar com a sociologia**. Rio de Janeiro: Zahar, 2010.

BEAUVOIR, Simone de. **O segundo sexo**. São Paulo: Nova Fronteira, 2009.

BOURDIEU, Pierre. **A Dominação Masculina**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

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

\_\_\_\_\_. **Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CARNEIRO, M. E. R. Corpos negros em exposição no museu imaginário da nação: em busca de novos enquadramentos. In: STEVENS, C.; RODRIGUES, S.O. SILVA, E.; ZANELLO, W.; PORTELA, C. **Mulheres e Violências**. Interseccionalidades. Brasília/DF: Technopolitik, 2017. p. 226-242

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

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

CONNELL, R. W; MESSERSCHMIDT, J. W. **Masculinidade hegemônica: repensando o conceito**. *Estudos Feministas*, Florianópolis, 21(1): 241-282, jan.- abr. 2013.

D'ÁVILA, Manuela. **Por que lutamos?** um livro sobre amor e liberdade. São Paulo: Planeta do Brasil, 2019.

FERREIRA, J. S. Feminismo, trabalho e cuidados: por todas nós, pela minha mãe! In: **Caderno Espaço Feminino**. v.32, n.2. jul./dez. 2019, Uberlândia/MG: EdUFU. Disponível em: seer.ufu.br/index.php/neguem. Acesso em: 20 de outubro de 2020.

MESQUITA, M. E.; MAIA, C. E. Territórios e territorialidades urbanas em Goiânia: as tribos dos moto clubes. **Boletim Goiano de Geografia**, v.27, n.3, p. 125-142, jul/dez, 2007.

PERROT, M. **As Mulheres e os silêncios da História**. BAURU/SP: EDUSC, 2005.

\_\_\_\_\_. **Minha História das Mulheres**. Tradução de Angela M. S. Côrrea. São Paulo: Contexto, 2007.

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

ROSZAK, T. **A contracultura**. Petrópolis: Vozes, 1972.

SABAT, Ruth. Imagens de gêneros e produção da cultura. In: FUNCK, S.B.; WIDHOLZER, N. (Org). **Gênero em discurso na mídia**. Florianópolis: Mulheres; Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005, [93-118].

SILVA, Kleber Lopes. **“Isso é coisa para macho”**: A construção de masculinidade nos encontros de motociclistas em Goiânia Pós Graduação em Antropologia Social UFG, 2016.

SOARES, Maria Elisabeth Alves Mesquita. MAIA, Carlos Eduardo Santos Maia. “Andronormatividades na tribo dos motociclistas”. **Identidade gênero e a palavra diferentes práticas de leitura** UFG, 2015.

SOARES, Maria Elisabeth Alves Mesquita **Idas e vindas entre as paisagens e as festas motociclísticas e motoclubistas no Estado de Goiás**. Tese – Doutorado. Goiânia, 2016.

SCOTT, Joan Wallach. Gênero: Uma categoria útil de análise histórica. **Educação & Realidade**, Porto Alegre, vol. 20, nº 2, p. 71-99, jul./dez. 1995.

TOLEDO PINTO, Fátima Regina de. **Você tem uma moto ou uma Harley?** Vínculos com a marca Harley-Davidson em São Paulo. 2011. Tese – Doutorado em Antropologia Cultural. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

THOMPSON, H. S. **Hell's Angels: Medo e delírio sobre duas rodas.** Tradução Ludimila Hashi-moto. São Paulo: Conrad, 2004.