

A história se escreve na estrada.

Notas de duas pesquisas em andamento a respeito de motociclismo, motocicletas e motociclistas

Antônio P. Pontes Filho¹
Simone Cinti de Lima²

Resumo: Este artigo trata do presente momento de estudos de dois projetos de pesquisas distintos, feitos por cada um dos autores. Estes trabalhos são próximos tendo em vista serem complementares, posto que ambos têm como finalidade: levantar o maior número possível de informações a respeito do motociclismo na região oeste paranaense em um deles; e no outro, explorar mais a realidade do motociclismo paranaense, via alguns dos motoclubes e dos motociclistas existentes no Paraná, o que evidencia a ligação que possuem e a mútua contribuição que se fazem. Desta forma cada pesquisa parte de uma perspectiva diferente de como olhar seu objeto, ao mesmo tempo que este mesmo objeto é comum para ambos os trabalhos. Também, cabe ressaltar que, pelos pesquisadores se encontrarem em diferentes estágios profissional e de tempo trabalho com pesquisa, aquele que aborda o tema na região oeste paranaense, sendo uma primeira aproximação ao tema por parte da pesquisadora, possui muito mais um caráter exploratório de busca de fontes primárias e secundárias, de mapeamentos etc. Aqui são apresentados alguns dos dados já obtidos em nossos trabalhos, os quais partem da observação participante, do contato com integrantes de motoclubes, de conversas com mecânicos de motos, de conhecer, em parte, a cena *custom, biker* paranaense, como também da rotina dos levamentos de bibliografias e outras fontes de informação.

Palavras-chave: Motoclubismo; Moto; Motociclismo Paranaense; Antropologia urbana.

History is written on the road. Notes from two ongoing surveys on motorcycles, motorcyclists and motorcyclists

Abstract: This article is addressed from the present moment of studies of two distinct research projects, made by each of the authors. These works are close in view of being complementary, since both have the purpose of both to raise as much information as possible about motorcycling in the western region of Paraná in one of them; and on the other, explore more the reality of motorcycle racing in Paraná, via some of the motorcycle clubs and motorcyclists existing in Paraná, which shows the connection they have and the mutual contribution that is made. In this way each search is part of a different perspective of how to look at your object, while this same object is common for both jobs. It is also worth mentioning that, by the researchers being in different professional stages and of time working with research, the one that approaches the theme in the west region of Paraná, being a first approach to the theme by the researcher, has much more an exploratory character of searching for primary and secondary sources, mappings, etc. Here are presented some of the data already obtained in our work, which start from participant observation, contact with members of motorcycle clubs, conversations with motorcycle mechanics, to know, in part, the custom scene, biker Paraná, as well as the routine of the leads of bibliographies and other sources of information.

Keywords: Motorcycle Club; Motorcycle; Motorcycle Racing in Paraná, Urban anthropology

¹ Doutor em Ciências Sociais (UNISINOS, 2015). Docente do curso de Ciências Sociais e membro do Grupo de Pesquisa em Antropologia Social, da Universidade do Estadual Oeste do Paraná. E-mail: appontesfilho@yahoo.com.br

² Acadêmica do 4º ano do curso de Ciências Sociais e membro do Grupo de Pesquisa em Antropologia Social, da Universidade do Estadual Oeste do Paraná. E-mail: simone.cinti27@gmail.com

Ao fazermos uma pesquisa nós nos focamos nas diversas ações e etapas a nossa frente até a data final da conclusão de todo o trabalho, com a sua publicação e ou a sua comunicação. Desta forma, muitas vezes, nos esquecemos de momentos anteriores a este trabalho: o encantamento que temos sobre algum aspecto da realidade, o deixar-nos envolver pelo que a realidade nos apresenta dela mesma e, com isso, fazer disto o foco de nossa atenção e eleger o nosso objeto de estudo. Bem como, ao longo de todo o trabalho de estudos, constatarmos que, por maiores que sejam nossos interesses e esforços, será impossível para nós, darmos conta imediata de todas as facetas da realidade que queremos conhecer.

Sempre haverá a necessidade de avançarmos no caminho de sabermos aquilo que vislumbramos nos estudos, que tivemos uma vaga noção, todavia serão partes da totalidade que só serão conhecidas e compreendidas como devem com um novo trabalho de pesquisa, e depois outro e outro. O encantamento que temos ao descobrir o novo vai sendo desvelado à medida que nos aprofundamos nos estudos, entretanto algo novo sempre surge, uma vez dada a amplitude do objeto estudado.

No momento que antecede o início de nossos estudos, aquele da inspiração que temos, da intuição sobre algo, nós vislumbramos a totalidade admirada e nada dela se apresenta a nós em contradição. Quando, porém, transpomos para a pesquisa afim de sabermos mais e por isso, questionarmos a realidade, aí, além dos aspectos próprios da prática científica, constatamos que teremos a compreensão do objeto escolhido, a partir da nossa experiência vivida com ele ao longo do trajeto de irmos a conhecê-lo. Quanto mais isto impregnar nossa própria experiência mais conheceremos do nosso objeto de estudos, quanto mais nossa história pessoal e a do nosso objeto se aproximarem, melhor será nossa compreensão do mesmo. As experiências que buscamos adquirir estão entrelaçadas com as bibliografias descritas e com a compreensão de uma realidade que buscaremos conhecer por meio de nossas idas ao campo, de estarmos junto com as pessoas.

A todo instante grandes coisas e minúcias do que estudamos chamarão nossa atenção e sobre elas nos debruçaremos. Nada do que se apresenta a nós, tanto no trabalho de campo quanto no dia-a-dia dos trabalhos de escritório, é irrelevante, ainda mais que aquilo que cada coisa é e significa estão dados por outras pessoas que não nós. Mesmo quando significarmos aquilo que apreendemos, isto será sobre o significado dado pelos outros. Fatos e coisas com as quais as pessoas vivem, a estas devemos observar nos detalhes dos detalhes, fazermos com que eles e seus modos de ser nos sejam familiares para, deste modo, formular nossos questionamentos, esperarmos e guardarmos suas respostas (DAMATTA, 1978; GEERTZ, 1978). Por exemplo, ao estarmos com um harleiro³ e um dono de uma moto *BMW* perguntemos se as *Harleys* pingam ou não óleo.

Nos estudos que ora fazemos e do qual falaremos aqui, nosso olhar se direcionou e ainda direciona para o motociclismo. Obviamente cada um de nós está em uma posição profissional e de estudo diferente, o que reflete a nossa própria experiência de vida com a pesquisa e o conhecimento, com a prática de nossa profissão. Embora ambos nos encantamos pelo mesmo objeto, o motociclismo, temos diferentes experiências que refletem em ideias que se conjugam entre si. Afora isso, nós nos equiparamos tendo interesse no mesmo objeto, para o conhecer melhor e o comunicar aos outros. Antes de falarmos para os outros, ainda estamos falando entre nós.

De início, ainda pelo encantamento no momento anterior ao trabalho acadêmico, para nós todas as partes vistas e as novas estavam em harmonia e expressavam a grandeza do que víamos. A própria noção de motociclismo era óbvia. Ao acessarmos as mais diversas fontes sobre o tema: trabalhos científicos (monografias, dissertações, teses e artigos científicos); livros sobre motociclismo; *blogs* e *motonlogs* com relatos de viagens; contas no *Instagram*, *Facebook*, *Youtube*, *Rumble*, *Twitter* entre outros, todas as coisas estavam sob aparência harmônica, todas convergiam em nosso entendimento. As relações e correlações entre as coisas do motociclismo, havia para nós como uma perfeita complementariedade entre o objeto, as diversas fontes e os nossos olhares.

A partir da constituição de nossas pesquisas, “vamos estudar mais e de forma regular sobre motos e motociclistas”, houve a normal quebra dessa “sabedoria toda” sobre motos e motociclistas. Não nos é nem foi mais possível ver a harmonia que vimos, coube e cabe a nós aguardarmos o momento da

³ Referência comum entre os motociclistas com relação àqueles entre eles que possuem uma motocicleta *Harley Davidson*.

conclusão dos nossos trabalhos para, talvez, reencontrá-la. A inspiração, a intuição ficam de lado e entram os afazeres da produção científica.

Isto por conta da necessária circunscrição do objeto, a qual devemos fazer; da submissão do objeto de estudo e a nossa mesma a um método de pesquisa que elegemos, indo até o seu limite; da necessidade de nós estipularmos e alcançarmos objetivos de conhecimento factíveis com a pesquisa; das restrições dadas a nós pelas fontes consultadas ao que podemos conhecer por meio delas; pela adoção de um embasamento teórico para nos nortear, das poucas perspectivas possíveis das quais olharmos num estudo, entre outros tantos aspectos das práticas acadêmicas. O embasamento teórico quebra aquela primeira impressão que temos do novo e, então, adentramos no que realmente viemos fazer, ou seja, o trabalho científico.

Por tanto, do motociclismo e os motociclistas que sabíamos o que eram anteriormente, agora as coisas precisam passar pelo crivo da teoria e do método para que venhamos a compreendê-las, na apreensão que for possibilitada por estes. Para tanto, enfatizamos, nada melhor do que partirmos de como aquelas pessoas, os motociclistas, classificam, conceituam e significam isto. Nada melhor do que irmos a eles pedindo e esperando que eles compartilhem suas experiências, seu modo de vida, seu tempo conosco. Igualmente, nós ficarmos com cada fato observado, aguçarmos nossa atenção para que nenhum detalhe do que fazem e do mundo a sua volta se perca e sejam por nós compreendidos. Buscando e acrescentando ao nosso entendimento, também, as quantidades, as qualidades e todos os demais predicados das coisas observadas quando de lá estivermos. Tudo o que observarmos, anotarmos em nossa cadernetas e diários de campo, tudo que escrevermos, seja no estilo seja no conteúdo (MILLS, 2009), as informações e dados obtidos (BECKER, 2022), ou seja, tudo que é feito por nós já passa e continuará a passar pelos critérios teórico-metodológicos da área de conhecimento em que estamos (OLIVEN, 1985; PEIRANO, 1995; CRESWELL, 2010; DAMATTA, 2010; HANNERZ, 2015), de tal modo que o olhar de outros se acrescentarão ao nosso e nos ajudarão a ampliar nossa visão, de forma que ao término possamos fazer compreender a realidade que nos propusemos a estudar.

Deste modo, no presente momento, trabalhamos com a noção de motociclismo como sendo: o uso que o motociclista faz da motocicleta de forma constante, em atividades ordinárias e extraordinárias em sua vida. Por exemplo: transporte; meio de trabalho; viagem; pertencer a “cultura *custom*”; estar na “cena *custom*”; motoclubismo; prática desportiva etc. Portanto, motociclista é aquele que tem uma moto e a utiliza.

Como é dito pelos diferentes tipos de motociclistas em seus diferentes modos de pertencimento e identidades: gostar de motos é bom, mas não é suficiente para ser um motociclista; a moto tem que ser sua, e você tem que usá-la (a questão da frequência do uso é motivo de discórdia). Esta relação de ser proprietário da moto imbrica tanto a relação entre a moto e o motociclista, com na própria identidade de motociclista, e em todas as situações vividas nas quais moto e motociclistas estarão daí por diante. O tempo de estar com os irmãos; o tempo do rolê; o tempo do motoclube; o tempo da viagem, de estar na estrada; o tempo da memória, da recordação, do contar para os outros; o tempo de se escrever a própria história (ELIAS, 1998; GELL, 2014; RICOUER, 2018).

Um aspecto importante é como os motociclistas distinguem e ordenam o conjunto das motocicletas. Não há um único modo e ou padrão, as motocicletas são classificadas de diversas maneiras. De forma restrita, por exemplo, quanto ao seu uso nas práticas desportivas elas são: motovelocidade, motocross, *trial*, enduro, supermoto, *rally raid*. Sobre o motociclismo como esporte no Brasil veja-se o trabalho de Bitencourt et al. (2006)

Ao observarmos o motociclismo vemos que motos, motociclistas e seus grupos também são distinguidos uns dos outros:

- 1) pelo estilo, pelo tamanho/cilindrada, pelas nacionalidades e pela marca das motocicletas;
- 2) grupos de pertencimento ou não, para motociclistas

Com relação ao estilo das motos, elas podem ser nominadas: *street, scooter, naked, speed, trail, motorad, bigtrail, touring, cruiser/custom*.

O tamanho é dado pela cilindrada das motocicletas. Serão classificadas de pequenas aquelas que estão abaixo das 300cc. As motocicletas médias, aquelas que estão no intervalo de 300cc e abaixo das 1.000cc. Já as consideradas grandes, todas aquelas que estiverem acima das 1.000cc.

Muitas vezes se fala das motos com referência as suas nacionalidades. A título de exemplo e deixam de fora algumas marcas já passadas ou não tão conhecidas em nosso país, temos a seguinte classificação:

- 1) As americanas: *Indian* e *Harley Davidson*.
- 2) As japonesas: *Honda, Kawasaki, Suzuki* e *Yamaha*. Quando acrescidas das chinesas (*Haojue, Shineray*) e indianas (*Royal Enfield e Baja*), passam para a categoria de asiáticas.
- 3) As européias: *Triumph, Norton* (inglesas), *BMW* (alemã), *Moto Guzzi, MV Augusta, Ducati Aprilia, Bimota, Cagiva, Gilera, Piaggio* (italianas). Do mesmo modo de como dito acima, todas elas são englobadas pela referência “as gringas”.
- 4) O Brasil teve marcas nacionais, como a *Kasinski* e a *Amazonas*.

As principais marcas em operação no Brasil, atualmente, são: *Honda, Kawasaki, Suzuki, Yamaha, BMW, Harley Davidson, Royal Enfield e Triumph*. As marcas japonesas e a *Royal Enfield* têm motos mais acessíveis ao grande público e uma gama de produtos bem grande, cobrindo a maioria dos estilos. As europeias e a *Harley Davidson* são consideradas como motos premium, pelo alto custo que tem a maioria dos seus modelos, o que limita o acesso de um público maior a elas. Lembrando que entre as japonesas há modelos, como por exemplo a *Gold Wing 1.800 cc*, da *Honda*, que está entre as mais caras do mercado, igualmente colocada na categoria premium.

Com relação aos motociclistas estes podem ser identificados pela maneira com que vão para estrada, para o rolê, para a padaria. Alguns gostam mais de passeios sozinhos; outros, com um pequeno número de amigos, coisa de no máximo 5 ou 6; outros ainda são casais andando sozinhos ou com outros casais; outros preferem andar em grupo, fazer um bonde, um comboio. Normalmente estes últimos pertencem a um moto grupo ou motoclub ou, ainda, podem ser convidados por membros destes para irem com eles.

Quando o motociclista (ou motoqueiro ou *biker*, há discordância na nomenclatura entre eles mesmos) se liga a um grupo de motociclistas também há distinções. Eles podem se ligar a diferentes grupos de motociclistas, com maior ou menor comprometimento de seus membros, por conta de estatutos, regimentos e normas que se autoimpõem ou não.

Dentro os estilos mais brandos para seus membros há os moto-grupos, como por exemplo aqueles de testemunho cristão, e dos grupos de proprietários de uma marca como, por exemplo: o *Harley Owners Group – HOG*⁴ (PACHECO, 2013; DUARTE, 2019), ou o *Heritage Springer Owners Netherlands – HSON* e *Heritage Springer Owner Indonesia*⁵; ou *Goldwing World, GoldWing Club Finland* e o *Gold Wing Club Brasil*⁶. Há aqueles grupos mais rígidos em suas estruturas, com regras e constituição de sedes, locais específicos para os encontros rotineiros dos membros, como os moto-clubes. Ainda sim estes estão classificados em:

- a) os motoclubes “normais” ou aqueles que não são 1%, os tais 99%;
- b) os motoclubes originados das forças de segurança, os *Law Enforcement, LEMC*;
- c) há, especificamente nos E.U.A, os motoclubes ditos 3%;

⁴ Os *HOG* são Clubes compostos de proprietários da *HD*, que compraram suas motocicletas zero quilometro, ou seja, não é apenas ter uma *HD*. Os *HOG* são encontrados nos diversos países que têm *dealers* (concessionárias) da marca. Muitas vezes são referidos a cidade ou ao estado como, por exemplo, *Harley Davidson Novosibirsk*, na Rússia.

⁵ Este é um exemplo curioso, ambos os Clubes são diretamente relacionados a marca *Harley Davidson*, porém os Clubes *HSON* e *HSONID* são restritos as *HD* do modelo *softtail Heritage*, mais especificamente, aquelas *Heritages* que possuem o garfo no estilo *springer*.

⁶ Estes e outros tantos Clubes são de motociclistas proprietários de motos *Honda Goldwing*, as quais vão das 1.000cc a 1.800cc

- d) e, por fim, os motoclubes 1%, normalmente, associados a imagem de *badboys*, malvados, porradeiros, ao mesmo tempo em que são vistos como os que preservam mais o estilo do motociclismo root, o espírito biker, que respeitam o Código *Biker*, etc.

Em comum entre quase todos, além de rodarem mais ou menos, há práticas de assistências sociais, que cada um desenvolve ao seu bel-prazer. Alguns motoclubes, principalmente aqueles ditos *oldschool*, podem ou não as fazer, mas destacam que sua unidade, seu querer estar junto é a “paixão pela moto”, de estar com os irmãos. Lembrando que todos os estilos de moto-grupos, grupos de proprietários e moto clubes se caracterizam como fraternidades e sororidades. Os laços de afinidade ali desenvolvidos nortearam fortemente as ações de cada um dos membros, em especial, no estilo moto-clube.

Assim, estamos vendo que tais sistemas classificatórios implicam no posicionamento dos motociclistas (MCNUNAN, 2021) com relação as regras de cada motoclub; aos códigos morais (MINISTERIO MOTOCICLÍSTICO AMM BRASIL, 2019), particularmente o não escrito “Código *Biker*”; a adoção de máximas e provérbios com, por exemplo, o título deste trabalho; a organização eventos próprios, puros, mistos; a confraternização com outros moto clubes parceiros; as zoeiras e jocosidades; territórios e alianças entre grupos; linguajar e gestos próprio do meio, como por exemplo: rolê, perrengue, rola, chimar, bate e fica, bate e volta, coletado, PP, *road captain* (aquele), rolha, ferrolho, anjo, bonde, trem, comprar terreno, pernada, bandeira, cores, brasão, etc. Estes modos de ser, de agir, de pensar e expressar presentes no motociclismo, criam a categoria de serem diferentes, de estarem fora do padrão da sociedade, de *fuck the rules*, *fucking the rules* (ELIAS, 2000; BECKER, 2008).

Como para ambas as pesquisas o objeto é o mesmo, apenas diferindo as mesmas pela abrangência e ponto de vista que cada um de nós individualmente se propôs, vimos nos últimos meses afinando nossa própria linguagem, bem como fazendo a coleta do máximo de dados possíveis acerca dos diversos grupos de motociclismo na região oeste paranaense para um dos trabalhos e do contexto paranaense para o outro. A partir deles, angariar a compreensão das representações elaboradas do motoclubismo paranaense de modo geral. Lembrando que a divisão de nossos trabalhos é algo específico a nós enquanto pesquisadores, e não algo estanque de grupos daqui, dali e de acolá, afinal moto foi feita para rodar.

Como em outros trabalhos a organização do nosso próprio pensamento a respeito do que estudaremos e do que queremos saber nos conduziu, ainda de forma preliminar e não conclusiva, a começarmos o mapeamento das cidades e dos locais no Paraná nos quais existem grupos de motociclistas, como por exemplo: Balaios MC, Bodes do Asfalto MC, HOG Paraná, Gárgulas MC, Insanos MC, Medusa’s MC, Abutres MC, *Profanum* MC, Javalis MC, Filhos da Viúva MC, Pilotas Londrina MG, Estradeiros MC, Fazedores de Chuva e mais centenas de outros; a localização de sedes e subsedes (ou *chapter* ou capítulo ou facção) de seus membros; os locais dos eventos de motos mais destacados, como o que ocorre em Cascavel; as rotas dos rolês de maior destaque, como aquele feito na Serra da Graciosa ou na Serra Rastro da Serpente.

Da mesma forma nos levou a fazer o levantamento bibliográfico sobre o tema. Para tanto, pesquisamos na rede as palavras chave: moto, motocicleta, motociclismo, motociclista, *biker*, motoqueiro, motoclub. Afora termos mais específicos como marcas e modelos das motocicletas, pois não são a mesma coisa. Por exemplo, uma coisa é procurar por moto *Honda*, outra é procurar pela *Valkyrie* ou pela *Shadow* 1100, que são modelos *custom* dessa marca. Igualmente, pesquisar por *Harley Davidson*, e pesquisar por *Road King* e *Electra Glide Classic* (ambos os modelos são *custom*), valendo isto para todas as marcas. Os resultados das buscas na rede sempre são diferentes, conforme vamos trabalhando nossos termos mais especificamente. Mais um exemplo: buscar motocicleta *custom*, motocicleta *bigtrail*, motocicleta *naked*, motocicleta baixa cilindra, *Harley Davidson* até 2003, motos novas, motos usadas, motos de leilão, etc, etc.

Também procuramos referência a obras acadêmicas ou não em plataformas como Portal da Capes e *SciELO*, sites de algumas das principais livrarias, e o portal Estante Virtual, que congrega milhares de sebos de livros do país. Desta forma, adquirimos e baixamos da rede várias obras como pode ser visto abaixo, tanto livros, teses, dissertações e trabalhos científicos inteiros. Como, também, artigos de mídias especializadas, materiais dos motoclubes e motociclistas.

Pelo menos do modo que praticamos nossas buscas, o primeiro momento é como se fosse uma procura sem um filtro, olhamos e baixamos tudo, a partir de que tenha algum dos termos selecionados.

Obviamente, coletamos de tudo, apesar de boa parte não ser aproveitada para os nossos estudos, seja por deficiência no texto, seja por estar fora de contexto, entre outros critérios de exclusão que adotamos. Este primeiro momento permite acharmos muitas coisas, obtendo muito material bom para nossos estudos, e bem diversificados.

Uma das gratas surpresas deste modo de procedermos é encontrarmos trabalhos de colegas de outras áreas de conhecimento, portanto, de outras ciências que não a nossa, que trazem olhares diferentes para o mesmo objeto, já que partem de outras perspectivas de categorias, conceitos e teorias, além de metodologias distintas as nossas. É de muita importância para nós enquanto pesquisadores, termos ao menos essa noção do que pesquisadores de áreas diferentes estão falando sobre o assunto que nos colocamos a estudar. Isso faz com que tenhamos outras perspectivas de como o motociclismo pode ser estudado de uma forma ampla e sob diferentes ângulos, como é o caso de uma colega citada logo abaixo, que trabalha a questão da estética feminina no motociclismo.

Exemplificamos com os estudos de:

- 1) Pinto (2013), Magnani e Cunha (2017), Corgozinho e Montagner (2017), Souza, Malta e Freitas (2018), Monteiro, Almeida, Bonfim e Furtado (2020) Santos, Paes, Gomes E Morais (2021) tratam a respeito dos riscos para os motociclistas do uso das motocicletas. Eles abordam em seus estudos, cada qual ao seu estilo e nos modos próprios de suas áreas, questões tais como os vários casos de acidentes, traumatismos sofridos por motociclistas, riscos inerentes à prática do motociclismo, entre outras. Em alguns dos trabalhos aponta-se para o uso de equipamentos para a segurança dos motociclistas, típicos de cada estilo de moto e pilotagem. O que fica evidente é a necessidade de que os equipamentos que vestem e calçam os motociclistas: capacetes, jaquetas, macacões, calças, luvas e calçados sejam feitos de materiais resistentes a abrasão e quedas. Neste sentido é que há os certificados de qualidade para os capacetes por parte do INMETRO (nacional), do *ECE* (certificação europeia) e do *DOT* (certificação americana).
- 2) O trabalho de Amanda Morilha (2015) a respeito da estética feminina no motociclismo. Sendo que há toda uma gama de possibilidades para os estudos de estética e moda para motos e motociclistas, seja nas roupas e capacetes que usam; na customização das motos e capacetes.
- 3) A partir da óptica do marketing, comunicações, administração, produção e áreas afins de onde são oriundos, e nos quais estudam questões como adesão a marcas e modelos de motos, imagens de produtos, identidades dos consumidores, conseguimos os trabalhos de Fátima Pinto (2011), Luiz Almeida (2013), Cliverson Chiarelli (2015), Karina Weber (2015), Leonardo Glabow (2016).
- 4) Estudos sobre turismo, moto-turismo, viagens e eventos, que são uns dos principais motivos que levam a todos os motociclistas para as estradas, como os de Sergio Oller (2016), Maria Soares (2016), Gabriele Cruz (2018) e Carlos Ramoa (2019)

Há ainda centenas, senão milhares, de sites e canais do *Youtube* e do *Rumble*, especificamente sobre motociclismo. Cada um deles tem sua especificidade: motos *custom*, *bigtrails*, *speeds*; mototurismo, aventura, passeios; os mais diversos esportes com motocicletas; mecânica geral ou específica de uma marca.

Alguns dos canais seguidos por nós, são⁷:

- I. Canais no estilo autoral, *blog* ou *motovlog* como: *Wolfmann*⁸, Canal JB *Motovlog*/Jeff *Biancolini*, *Escape na Cidade*/Gus *Durazzo*, *KLE621FULL*/Kleber *Atalla*, *Motovlog* *Abriu* o

⁷ Já deixando claro que vários destes canais podem ser classificados em outras das categorias. Por exemplo, o canal do Filipecc que pusemos como de mototurismo, aventura, realmente tem isto como mote, todavia poderia ser listado junto com os de mecânica, pois ele é mecânico de *Harleys*.

⁸ Este é um dos mais antigos blogs sobre motociclismo ainda na ativa. Não migrou como outros canais para as outras mídias sociais. Como diz na sua apresentação “Um lugar para tratar de motos, em especial *Harley Davidson*, e assuntos relacionados.”

- Farol/carlosgonzalez1974/Carlos Gonzalez, *Roberty R7*, Moto Bruta, Domingos Bruxo, Duzão *Motovlog*, Trocando o Óleo, *Bikers Sem Fronteiras/Cabelo Sanchez*;
- II. De aventura, passeio, mototurismo: *Road Garage/Filipec*⁹, Canal Mileduque, Canal do Ruba Mototurista, Guga Dias, *Los Condes Kustom*;
- III. Sobre a história do motociclismo no Brasil e em geral: *WeBastardos*, *The Riders*, Max Quevedo/Índio Estradeiro, Menos Bar Mais Br;
- IV. De mecânica: Edgar Soares Motocicletas, *Gumps Garage*, Garagem Metallica, Madeira Performace, China *IBMM*, Pavilhão Oficina & Performance, Garagem Rabugentus, *Milwaukee Garage*;
- V. Esporte: *Lucky Friends Rodeo Motorcycle*, *Flat Track Brasil*, *Lutimm Tripaseca*;
- VI. Variedades: *Moto Play/Amanda Pagliari*, Motorama, Canal Momento Moto;
- VII. Moda: *Machina Helmets and Parts*, *Urban Helmet*;
- VIII. Pilotagem¹⁰: *Brasilriders*, *Cones Brothers*¹¹, CFB Pilotagem, Zanoni Botelho, Curso *Bigtrail* Floripa.

Do mesmo modo há os canais e ou mídias sociais estrangeiras, os quais podem ser classificados como acima, por exemplo:

- a) *Ride Like a Pro Jerry Palladino*¹²;
- b) *Chicho Lorenzo School*¹³;
- c) *Doc Harley (Low Country Harley-Davidson)*¹⁴;
- d) *MCrider - Motorcycle Training*¹⁵.

Obviamente, aqui é uma pequena amostra, entre centenas de outros que seguimos, de mídias de motociclismo nas diversas redes. Existem vários outros, os quais não citamos aqui. Cabe ressaltar que tal como fizemos com estas categorias acima, poderíamos procurar com outros termos para encontrarmos outras categorias também válidas e pertinentes ao nosso objeto, como por exemplo: moto clubes nacionais, moto clubes estrangeiros, customização, pintura, cultura *custom*, cultura *biker*, atividades sociais de motoclubes, equipamentos e peças, vendas de motocicletas, entre outros.

Salientamos que quase todos estes citados por nós e os outros tantos, multiplicam e repercutem suas mídias sociais, isto é, toda essa gente ligada ao motociclismo está nos canais de vídeos longos, como acima, mas também, nos de vídeos curtos, *Rumble*, *Twitter*, *Facebook* e *Instagram*. Aliás, este último com o *Youtube*, é onde mais estão presentes. Desta forma, cada uma de suas mídias chama, indica, atrai e reforça as demais, numa ação sinérgica.

Normalmente, para nós curiosos sobre o modo de vida de outras pessoas e grupos, para pesquisarmos basta usarmos estes mesmos nomes da lista acima, nos buscadores da internet para que os encontremos em suas diversas mídias sociais.

⁹ O *Road Garage* também é um *blog*. Como já mencionou várias vezes seu autor, Filipec, todas as mídias sociais hoje do *Road Garage* são em decorrência do *blog*. Ele e o público que tinha lá, foram juntos para as demais mídias, conforme ele as foi criando. O *blog* já não é mais tão ativo, como os demais canais.

¹⁰ Estes canais de *Youtube* e *Instagram* são para pilotagem de *bigtrails* e de motos *custom*. Há, também, canais que se dedicam a outros estilos como pilotagem de corrida, de *trail*. Há canais de auto-escolas que ensinam pilotagem de motos, mas muito mais focados em ensinar sobre o exame para habilitação do Detran.

¹¹ Este canal como mais alguns desta lista tem como público e alvo os motociclistas de motos *custom*. Neles são ensinadas as técnicas de pilotagem do estilo da polícia americana.

¹² Canal de *Youtube* americano sobre pilotagem no estilo da polícia americana.

¹³ Canal de *Youtube* espanhol sobre pilotagem e dicas sobre motocicletas e motociclismo, com ênfase em pilotagem para corrida.

¹⁴ Este canal é de dicas sobre manutenção de motos *Harley*. Como outros canais americanos, enfatiza o *DIY* “faça você mesmo” tão ao gosto dos americanos, bem como por ser esta uma prática que a própria *Harley Davidson* indica nos seus manuais de proprietários. Ou seja, aqueles consertos e modificações nas motocicletas possíveis de serem feitas em casa são incentivadas. Isto traz um maior domínio sobre os veículos e, igualmente, um cuidado maior quanto as manutenções dos veículos.

¹⁵ Este canal de *Youtube*, também americano, dá dicas tanto sobre pilotagem, motocicletas e manutenções básicas.

Também importante para qualquer estudo é termos, no mínimo, a noção das dimensões do nosso objeto, de sua quantidade, para que não percamos de vista a proporcionalidade do próprio fenômeno estudado, quando em relação a outros fenômenos.

De acordo com os dados já coletados por nós junto da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares ABRACICLO (2022), no nosso país existem mais de 30 milhões de motocicletas. Também que o Brasil é o sexto maior produtor mundial de motocicletas, atendendo o mercado interno e exportando para outros países. Estima-se a produção nacional em 1,2 milhões de motocicletas ao ano. No presente ano, de janeiro a julho, foram produzidas 636.698 motos zero quilômetro, sendo que no mesmo intervalo no ano passado, 517.326 motocicletas. Estima-se que são 35,2 milhões os motocicletas condutores de veículos motorizados de duas ou três rodas (CALDEIRA, 2022).

Falando da realidade no estado do Paraná, conforme os dados obtidos do DETRAN-PR (2022), órgão oficial de controle da frota nacional de veículos motores, a frota paranaense de motocicletas, em sentido amplo, é de:

Ciclo motor	11.680
Motocicleta	1.167.127
Motoneta	319.840
Quadriciclo	63
Sidecar	444
Triciclo	2.788
Total	1.501.942

Os sites da Luna Seguros, Moto Clubes do Paraná e Moto Clube Rodas de Prata, listados abaixo, nos tem sido uteis para sabermos dos motoclubes existentes no estado e na região oeste. Neles encontramos dados sobre eles como: o número de moto clubes existentes; quantos já fecharam ou baixaram a bandeira; em alguns casos, quantos integrantes tem; localização deles pelas cidades e regiões do estado; em alguns casos, o contato deles; suas cores e brasões, etc.

Todo este conjunto de informações expostas acima acrescido das relações e contatos já mantidos por nós com motociclistas da região e do estado vem nos permitindo avançar no conhecimento que buscamos a respeito do motociclismo, dos motociclistas e suas motos na região oeste e no estado do Paraná.

As diversas maneiras como estas pessoas se ligam umas às outras por meio das relações sociais mantidas entre si, bem como as diversas maneiras que seus grupos, os eventos, rolês se relacionam para dentro e para fora do estado do Paraná, e mesmo para fora do país, são o material sobre as quais nos debruçamos e vimos trabalhando nos últimos meses e que, aos poucos, nos mostram como esta realidade de motociclistas, motocicletas e motociclismo compõem, integram e interagem com os demais aspectos da sociedade do estado.

Referências

ABRACICLO. <https://www.abraciclo.com.br/site/wp-content/uploads/2022/08/Abraciclo-Dados-do-Sector-2022.pdf>

ALMEIDA, Luiz O. V. de. **Comunidade de marcas e os proprietários de Harley-Davidson de Belo Horizonte.** Pedro Leopoldo: FPL, 2013. (Dissertação).

BECKER, Howard S. **Outsiders: estudos de sociologia do desvio.** Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

- _____. **Evidências:** Sobre o bom uso de dados em ciências sociais. Rio de Janeiro: Zahar, 2022.
- BITENCOURT, Valéria; AMORIM, Simone; CARONE, Julio C. Motociclismo. In: DACOSTA, Lamartine (org.). **Atlas do esporte no Brasil**. Rio de Janeiro: CONFEF, 2006.
- CALDEIRA, Arthur. **INFOMOTO**. <https://www.uol.com.br/carros/colunas/infomoto/2022/07/27/dia-do-motociclista-numero-de-brasileiros-que-andam-de-moto-cresce-51.htm>
- CHIARELLI, Cliverson. **A diferença é a alma A subcultura do consumo Harley-Davidson e uma comparação do significado da marca em diferentes culturas de consumo**. Biguaçu: UNIVALI, 2015. (Dissertação).
- CORGOZINHO, Marcelo M.; MONTAGNER, Miguel A. Vulnerabilidade humana no contexto do trânsito motociclístico. **Saúde Soc.** São Paulo, v.26, n.2, p.545-555, 2017.
- CRESWELL, John W. - **Projeto de pesquisa**. Métodos qualitativos, quantitativos e misto. Porto Alegre: ARTMED, 2010.
- CRUZ, Gabriele M. da. **Turismo e estilo de vida de motociclistas:** análise do evento PARANAGUÁ MOTOS sob a perspectiva dos participantes. MATINHOS: UFPR-Setor Litoral/TGT 2018 (Monografia).
- DAMATTA, Roberto A. O ofício de etnólogo ou como ter *anthropological blues*. In **Boletim do Museu Nacional**, n. 27, maio 1978. Rio de Janeiro, Museu Nacional, 1978.
- _____. **Relativizando, uma introdução à Antropologia Social**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- DETRAN-PR https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2022-08/frota_julho_de_2022.pdf
- DUARTE, Priscila da Silva. **O processo de identificação dos membros de tribos urbanas:** o caso do grupo de motociclismo da *Harley-Davidson*. São Paulo: Fundação Getúlio Vargas, Escola de Administração de Empresas de São Paulo 2019. (TESE).
- ELIAS, Nobert. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.
- _____. **Os estabelecidos e os outsiders**. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.
- GEERTZ, Clifford. **A Interpretação das Culturas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- GELL, Alfred. **A antropologia do tempo**. Construções culturais de mapas e imagens temporais. Petrópolis: Vozes, 2014.
- GLABOW, Leonardo Zuccarelli - **A Iovermark Harley-Davidson:** uma construção sob a perspectiva da publicidade. Rio de Janeiro; UFRJ/ECO, 2016. (Monografia).
- HANNERZ, Ulf. **Explorando a cidade**. Em busca de uma antropologia urbana. Petrópolis: Vozes, 2015.
- LUNA SEGUROS. **Moto clubes em paraná**. [HTTIPS://LUNA.AC/MOTO-CLUBES/PR](https://LUNA.AC/MOTO-CLUBES/PR).
- MAGNANI, Fabio S.; CUNHA, Saulo dos S. Estudo da dinâmica das motocicletas em frenagens e curvas O efeito da técnica do piloto e da condição da estrada. **Revista Brasileira de Ensino de Física**, vol. 39, n° 2, e2311 (2017).
- MCNUNAN, Augusto. **Moto clubes, aquilo que escolhemos é o que nos define**. São Paulo: Editora Anjo, 2021.
- MILLS, Charles Wright. **Sobre o artesanato intelectual e outros ensaios**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.
- MINISTERIO MOTOCICLÍSTICO AMM BRASIL. **Manual e orientações de conduta**. Maringá: Gráfica Massoni, 2019.
- MONTEIRO CS, ALMEIDA AC, BONFIM CV, FURTADO, BM. Características de acidentes e padrões de lesões em motociclistas hospitalizados: estudo retrospectivo de emergência. **Acta Paul Enferm.** 2020; eAPE20190115

- MORILHA, Amanda de M. **A estética feminina sobre duas rodas: uma proposta de vestuário para motociclistas**. Apucarana: UTFPR/CODEM, 2015. (Monografia).
- MOTO CLUBES DO PARANÁ. <http://motoclubesdaoparana1.tempsite.ws/>
- MOTO CLUBE RODAS DE PRATA. <https://www.rodasdeprata.com.br/2018/11/07/25-termos-e-palavras-muito-usadas-entre-motociclistas>
- OLIVEN, Ruben. **Antropologia de grupos urbanos**. Petrópolis: Vozes, 1985.
- OLLER, Sergio M. **Moto-Turismo no Brasil: o caso do evento Motocapital em Brasília**. Brasília: UNB/CET, 2016. (Dissertação).
- PACHECO Izabela B.. **O desejo de viajar no estilo de vida *Harley Davidson*: um estudo sobre o *chapter HOG – The One*** Curitiba (PR). Irati: UNICENTRO/SCSA-DT, 2013. (Monografia).
- PEIRANO, Mariza. **A favor da etnografia**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1995.
- PINTO, Fatima R. T. - **Você tem uma moto ou uma *Harley***. Vínculos com a marca *Harley-Davidson* em São Paulo. São Paulo: FFLCH/USP, 2011. (TESE)
- PINTO, Paulo V. H. **Avaliação do comportamento de risco de motociclistas no cenário brasileiro**. Brasília: UNB/DECA, 2013 (Dissertação).
- RAMOA, Carlos E. de A.; PIRES, Paulo dos S. O mototurismo e a sua relação com o turismo de aventura e o ecoturismo. **Rev.Tur., Visão e Ação**, v21, n2, 195-216, Mai./Ago. 2019 - Balneário Camboriú.
- RICOUER, Paul. **A memória, a história, o esquecimento**. Campinas: Editora da Unicamp, 2018.
- SANTOS FJ, PAES SR, GOMES JLS, MORAIS RLS. Motivação para a escolha da motocicleta: uma análise sob a perspectiva de motociclistas acidentados. **Cad Saúde Colet**, 2021;29(2):260-270. <https://doi.org/10.1590/1414-462X202129020056>.
- SOARES, Maria E. A. M. **Idas e vindas entre as paisagens e as festas motociclísticas e motoclubistas no estado de Goiás**. Goiânia: IES/UFG, 2016 (TESE).
- SOUZA HNF, MALTA DC, FREITAS MIF. Narrativas de motociclistas acidentados sobre riscos e os diversos meios de transporte. **Interface** (Botucatu). 2018; 22(67):1159-71.
- WEBER, Karina Pereira. **“Eu não pago 60 mil por uma moto. Por uma *Harley* eu pago.”: análise de consumo da imagem simbólica**. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul/FCS, 2015. (Dissertação).