

Gregório Ribeiro de Miranda

Masculinidades em trânsito: Processos identitários de motoboys
em Belo Horizonte – MG

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Psicologia.

Área de concentração: Psicologia Social.

Linha de pesquisa: Cultura, Modernidade e Processos de Subjetivação.

Orientador: Prof. Dr. Adriano Roberto Afonso do Nascimento.

Belo Horizonte

2015

150

M672m
2014

Miranda, Gregório Ribeiro de

Masculinidades em trânsito: [manuscrito] : processos identitários de motoboys em Belo Horizonte – MG / Gregório Ribeiro de Miranda. - 2014.

139 f. : il.

Orientador: Adriano Roberto Afonso do Nascimento.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.

Inclui bibliografia

1. Psicologia – Teses. 2. Masculinidade – Teses 3. Identidade social. 4. Motoboys - Teses. 5. Motociclismo - Teses. I. Nascimento, Adriano Roberto Afonso do. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA



FOLHA DE APROVAÇÃO

Masculinidades em trânsito: Processos identitários de motoboys em Belo Horizonte - MG

GREGORIO RIBEIRO DE MIRANDA

Dissertação submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em PSICOLOGIA, como requisito para obtenção do grau de Mestre em PSICOLOGIA, área de concentração PSICOLOGIA SOCIAL, linha de pesquisa Cultura, Modernidade e Processos de Subjetivação.

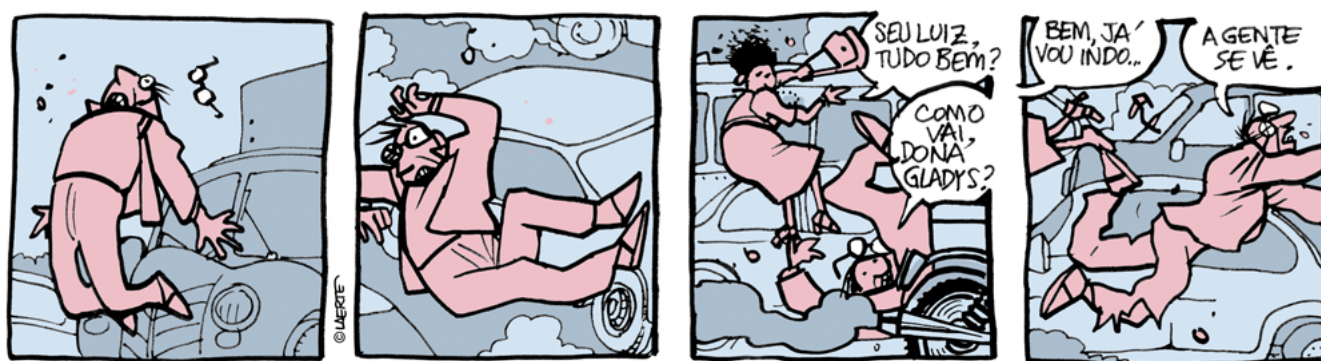
Aprovada em 27 de fevereiro de 2015, pela banca constituída pelos membros:


Prof(a). Adriano Roberto Afonso do Nascimento - Orientador
UFMG


Prof(a). Livia de Oliveira Borges
UFMG


Prof(a). Marcia Stengel
PUCMinas

Belo Horizonte, 27 de fevereiro de 2015.



Laerte Coutinho ¹

¹ Acessado em 15 de janeiro de 2015 em <http://manualdominotauro.blogspot.com.br/2012/04/15-03-2012.html>.

Agradecimentos

A todos e todas com quem compartilho as dores e delícias do percurso acadêmico.

Aos colegas e professores do Departamento de Psicologia com os quais aprendi muito nas salas de aula, cantinas, corredores, laboratórios, reuniões e mesas de bar.

Agradeço ao professor Adriano por ter apostado neste trabalho e, especialmente, por ter apostado desde a graduação em meu trabalho. Às suas colocações sempre precisas e seus silêncios que dizem muito. Por sua sinceridade, rigor e interesse no ensino e na descoberta, meu muito obrigado.

À professora Ingrid pelos diálogos e sempre boas perguntas e contribuições. Agradeço por seu interesse, incentivo e dedicação.

Às amigas Sara, Luanda e Luciana pelas intermináveis conversas, risadas e trabalho duro. Que nossas dúvidas, medos e angústias sejam lapidados pelo tempo e pela experiência.

À Ana pela companhia querida, por esse encontro único e pela preciosa ajuda com o inglês.

À Barella pelos papos nerds e cremosos.

À Thalita e ao Jhonatan pelas noites viradas na biblioteca e incursões na natureza.

À Priscila pelas conversas sempre muito produtivas e por ter acompanhado o drama das eternas idas e vindas no delineamento da pesquisa.

À minha família pelo constante apoio e por compreender os momentos de ausência. Este trabalho não seria possível sem a força de cada um de vocês.

À FAPEMIG pela concessão da bolsa de estudos que me permitiu dedicar integralmente ao mestrado.

A todos que participaram direta ou indiretamente desde o nascimento das primeiras ideias até o progressivo amadurecimento deste estudo.

Resumo

Miranda, G. R. (2015). *Masculinidades em trânsito: Processos identitários de motoboys em Belo Horizonte – MG*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Psicologia – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

Historicamente recente e ainda em plena ascendência, o *boom* de motocicletas em nossas metrópoles significou importantes mudanças no cotidiano e foi apropriado de diferentes formas pela população. Situados entre lazer e profissão, os motoboys têm participação significativa na elevação das taxas de acidente e mortalidade no trânsito e compartilham do perfil geral de motociclistas no país: homens jovens e de baixa renda. O presente trabalho investigou, assim, a vinculação ao veículo que mais mata no Brasil – a motocicleta – pelo grupo que mais morre no trânsito – os homens. Com vista a contribuir com a compreensão dos custos e consequências da socialização masculina no âmbito do motociclismo, nos amparamos na Teoria da Identidade Social de Henri Tajfel. O trabalho teve como objetivo identificar que possibilidades de ser homem estão dadas para motoboys da região metropolitana de Belo Horizonte e, por sua vez, como essas diferentes versões de masculinidades incidem na forma como se veem, se sentem e se comportam como motociclistas. Para tanto, realizamos dez entrevistas semiestruturadas com motoboys moradores da região metropolitana de Belo Horizonte/MG e as analisamos através da técnica de Análise de Conteúdo. Ao se situarem em meio à trama social, os entrevistados buscaram, de maneira geral, por (a) uma identidade valorizada positivamente; (b) pertencças que contribuíssem com certo grau de individuação e, de maneira transversal, (c) referências que os possibilitassem se comprovarem como homens. Motociclismo e profissão compõem, para os entrevistados, duas esferas intimamente relacionadas, que se interpenetram e muitas vezes se

confundem. Desde seu percurso no ingresso à profissão, os motivos que os levaram a ela, até a forma como se nomeiam e se identificam entre si, muitas vezes é tênue a fronteira entre *hobby* e trabalho. Demonstraram compartilhar, além disso, de um ideal do “bom motoqueiro” permeado por valores masculinos: um sujeito competente, responsável, heterossexual, ousado, destemido, independente e capaz de manter o domínio da cidade, de sua família e de sua máquina. Ser motoqueiro profissional é uma identidade generificada. Apesar de reconhecerem conviver com muitos riscos no trânsito, os entrevistados em grande medida se julgam invulneráveis a eles. Os perigos a que são expostos cotidianamente são persistentemente alocados a instâncias externas: aos motoristas (irresponsáveis e violentos), à própria motocicleta (que “convida à velocidade”) ou ao trânsito de maneira abstrata (um ambiente competitivo, caótico e hostil). Ao invés de lentos, medrosos e seguidores de regras como as mulheres e motoqueiros amadores, o “motoqueiro de verdade” é ágil, atento, dinâmico e não se deixa derrubar facilmente. Na condição de quem conhece todas as avenidas, ruas e atalhos, domina a máquina como ninguém e maneja todos os truques, o motoboy se sabe uma autoridade no motociclismo. O bom motoqueiro não é apenas um bom condutor e bom trabalhador, é um homem excepcional.

Palavras-chave: Masculinidades, Identidade Social, Motoboys, Motociclismo.

Abstract

Miranda, G. R. (2015). *Masculinities in transit: Identity processes of motorcycle couriers in Belo Horizonte – MG*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Psicologia – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

Historically recent and still in full ascendancy, the motorcycles boom in our cities meant major changes in daily life and was appropriated in different ways by the population. Situated between leisure and work, the motorcycle couriers have meaningful participation in the elevation of the accident rates and traffic mortality and share the general profile of motorcyclists in the country: low-income young men. This study investigated, thus, the relationship between the vehicle that kills the most in Brazil – the motorcycle – and the group that dies the most – the young men. In order to contribute to the understanding of the costs and consequences of male socialization within the motorcycling, this work is founded on the Henri Tajfel's Social Identity Theory. The study aimed to identify which possibilities of being a man are given for motorcycle couriers in the metropolitan region of Belo Horizonte and how these different versions of masculinity influence how they see and feel themselves and how they behave as bikers. Thereby, we performed ten semi-structured interviews with motorcycle couriers residents of the metropolitan region of Belo Horizonte/MG and analyzed them by the content analysis technique. As they located themselves amid the social fabric, respondents seek, in general, (a) a positively valued identity; (b) belongings that contribute with some degree of individuation and (c) references that make possible to them to prove themselves as men. Motorcycle and profession compose, for the respondents, two closely related spheres, intertwined and often confused. From the very beginning in the profession, the reasons that led them to it, to how they call themselves and

identify with each other, it is often tenuous the border between hobby and work. They also demonstrated to share an ideal of the “good biker” permeated by masculine values: a competent person, responsible, heterosexual, bold, fearless, independent and able to maintain control of the city, his family and his machine. Being a professional biker is a gendered identity. While they recognize to live with many risks in traffic, respondents largely believe that they are invulnerable to them. The dangers to which they are exposed daily are persistently allocated to external spheres: the drivers (irresponsible and violent), to their own motorcycle (which “calls for speed”) and to the transit in the abstract (a competitive, chaotic and hostile environment). Instead of slow, fearful and followers of rules such as women and amateur bikers, the “real biker” is agile, careful, dynamic and are not knocked down easily. As someone who knows all the avenues, streets and shortcuts, fully dominates the machine and handles all the tricks, the motorcycle courier knows himself as an authority in motorcycling. The good motorcyclist is not only a good rider and a good worker, he is an exceptional man.

Keywords: Masculinities, Social Identity, Motorcycle couriers, Motorcycling.

Lista de Figuras

1	Características atribuídas aos grupos compostos por motociclistas.	62
2	Percepção do processo de aprendizagem do motociclismo e profissão.	69
3	Motivadores da vinculação ao motociclismo profissional.	73
4	Atributos conferidos ao grupo formado por motoristas.	78
5	Caracterização do agrupamento constituído por agentes reguladores.	81
6	Significados referidos ao trânsito.	84
7	Designações do outro no trânsito.	86
8	Modalidades de locomoção e seus significados.	87
9	Diferenciações entre si mesmo, outros e mulheres não-motociclistas.	93
10	Usos da motocicleta e perspectivas para o futuro.	96
11	O trânsito e seus atores.	105
12	Motoqueiros e seus subgrupos.	108

Sumário

1	Introdução	1
1.1	Trânsito, mobilidade e violência	2
1.1.1	Motorização e mortalidade	4
1.2	Psicologia do trânsito	7
1.3	Trânsito e gênero	11
1.3.1	Motoclubes	15
1.3.2	Motoboys	18
1.4	Masculinidades	20
1.4.1	Homens em questão	21
1.4.2	Hegemonia e poder	22
1.4.3	Aprendizagem e seus custos	24
1.4.4	Masculinidade como ansiedade, prova e vigilância	25
1.4.5	Trabalho, responsabilidade e paternidade	28
1.4.6	Crise e mudança	30
1.5	Identidade Social	31
1.5.1	Comparação social	34
1.5.2	Categorização social	36
1.5.3	Assimetria e poder	38
1.5.4	Atribuição social	41
1.5.5	Masculinidades como identidades	43
1.6	Objetivos	44
1.6.1	Objetivo geral	44

1.6.2	Objetivos específicos	44
2	Procedimentos Metodológicos	46
2.1	Entrevistas	46
2.1.1	Participantes	46
2.1.2	Entrevistas semiestruturadas	48
2.1.3	Procedimentos de coleta	49
2.2	Análise de conteúdo	50
2.2.1	Verificação vs. descoberta	52
2.2.2	Codificação	53
2.2.3	Unidades de Análise	54
2.2.4	Enumeração	55
2.2.5	Categorização	57
3	Resultados	60
3.1	Motociclismo e Profissão	61
3.1.1	Nós, eles e elas	61
3.1.2	Aprendendo a ser motoqueiro	69
3.1.3	Unindo o útil ao agradável	73
3.2	O trânsito e os outros	78
3.2.1	Motoristas	78
3.2.2	Agentes reguladores	81
3.2.3	O trânsito	84
3.2.4	Alteridade no trânsito	86
3.3	Veículos e meios de transporte	87
3.3.1	Andar de ônibus, andar a pé	88
3.3.2	O carro	90
3.3.3	Moto de trabalho, moto de lazer	91
3.4	Eu, elas e os outros	92
3.4.1	Eu <i>versus</i> os outros	93

3.4.2	Elas na garupa	95
3.5	Práticas e comportamentos	96
3.5.1	Usos	97
3.5.2	Continuidades	100
4	Discussão	103
4.1	O trânsito	104
4.2	Nós	108
4.3	Elas	112
4.4	Eu	115
4.5	O bom motoqueiro	119
5	Considerações Finais	122
	Referências Bibliográficas	125
	Anexos	132
	Anexo 1 – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido	132
	Anexo 2 – Roteiro de entrevista	133
	Anexo 3 – Parecer Consubstanciado do Comitê de Ética em Pesquisa	137

Capítulo 1

Introdução

De maneira talvez impensável para as gerações passadas, é difícil encontrar quem, hoje, não tenha uma perspectiva mais ou menos concreta de possuir, pelo menos um dia, um automóvel próprio. Ainda que com diferentes investimentos pessoais e com perspectivas de usos diferentes, estamos todos e todas, homens e mulheres, mais ou menos dispostos/as a arcar com intermináveis prestações a fim de nos locomover com algum conforto e praticidade pela cidade. Sabemos, entretanto, e talvez justamente por isso nos sintamos compelidos ao transporte privado, que nossas ruas, estradas e avenidas nunca estiveram tão saturadas e perigosas. Nunca foi algo tão banal e aceitável dedicar significativas parcelas do nosso dia admirando paisagens urbanas nem sempre tão agradáveis durante o trajeto até nosso destino. Isso quando algum acidente não leva a espera ao limite e nos faz chegar irremediavelmente atrasados.

O automóvel se tornou, nas últimas décadas, parte integrante e necessária de nosso cotidiano. Historicamente recentes e ainda em plena ascendência, a popularização do carro e, mais recentemente, o *boom* das motocicletas em nossas metrópoles significaram importantes mudanças no cotidiano e foram apropriados de diferentes formas pela população. Acompanhando o entusiasmo masculino pelas tecnologias, os homens parecem ter sido os que mais desfrutaram das vantagens da motorização e, em contrapartida, de suas consequências negativas. Mais que um meio de transporte, entretanto, os veículos se tornaram uma importante fonte de renda para muitos e verdadeiros focos centrais do estilo de vida para outros tantos.

No meio do caminho entre os dois polos estão os motociclistas profissionais, os motoboys, que se arriscam diariamente nas ruas para suprir a sempre crescente demanda por entrega de

mercadorias, documentos e serviços diversos. A presente dissertação trata, grosso modo, da vinculação a esse veículo que mais vem se popularizando em nossas vias, a motocicleta, pelo público que mais o consome, os homens de baixa renda. Nos perguntaremos sobre os sentidos específicos atribuídos à motocicleta, a si mesmos e à sua profissão, bem como que relações esses significados podem manter com sua prática.

1.1 Trânsito, mobilidade e violência

Tema recorrente na TV, revistas e jornais, preocupação constante de empresas e gestores públicos, âmbito de acirradas disputas sociais e políticas e foco cada vez mais relevante de investigação acadêmica, o trânsito vem se tornando questão urgente entre os mais variados setores da sociedade. Se em nível mundial o assunto está em evidência, no contexto latino-americano o debate se intensifica frente à distribuição desigual dos recursos públicos destinados à infraestrutura de transportes e sua consequente precarização (Gakenheimer, 1999; Portugal, Flórez, & Silva, 2010; Vasconcellos, 2000).

Ao contrário do que se poderia esperar com a recente democratização dos veículos de transporte, a mobilidade e acessibilidade à cidade estão decaindo rapidamente na maior parte dos países em desenvolvimento (Gakenheimer, 1999). Em função do crescimento desordenado das metrópoles latinoamericanas, associado a um planejamento urbanístico insuficiente por parte do Estado, os trabalhadores, dependentes de um sistema de transporte público caro e de má qualidade, se veem na condição de ter que vencer longas distâncias para alcançar seus postos de trabalho (Cardoso, 2007; Gakenheimer, 1999; Portugal et al., 2010). Nesse contexto, a compra de um automóvel privado vem se tornando cada vez mais atrativa, acarretando um crescimento da motorização acelerado e incompatível com a estrutura urbana existente (Gakenheimer, 1999; Waiselfisz, 2013).

Além de ocasionar uma profusão de congestionamentos e aumento progressivo do número de acidentes de trânsito, a incessante promoção à cultura automobilística vai na contramão dos esforços por parte de governos e sociedade civil em diminuir a emissão de gases de efeito estufa e mitigar seu peso sobre as mudanças climáticas (Araújo et al., 2009; Filho & Heméritas, 2009; F. H. V. C. Silva & Günther, 2009). A intensificação da poluição sonora e atmosférica, seja a

nível local ou global, acarreta em crescentes custos humanos e econômicos que, por uma série de motivos, não têm sido devidamente levados em conta na concepção de políticas públicas.

“Os grandes investimentos realizados no setor não têm sido suficientes nem são utilizados de forma equitativa” (Portugal et al., 2010, p. 7). Mais do que erros de gestão ou dificuldades insuperáveis, entretanto, “os grupos mais poderosos e influentes exercem pressão em instituições frágeis e viciadas a fim de canalizar os investimentos públicos, favorecendo seus interesses e reforçando as diferenças sociais e espaciais” (Portugal et al., 2010, p. 7).

A escassez de recursos aliada a um investimento desigual é sentida de sobremaneira pelos segmentos mais pobres da população, que vivenciam no cotidiano a baixa qualidade dos serviços, altos índices de violência e baixa acessibilidade ao aparato urbano (Cardoso, 2007; Portugal et al., 2010; Vasconcellos, 2000). Comparados a países desenvolvidos, ainda contamos com alta parcela de viagens a pé que, longe de indicar uma mobilidade mais sustentável, reflete a situação precária de milhões de pessoas que não conseguem arcar com o preço das tarifas, “restringindo o seu alcance de acesso e a sua mobilidade, o que significa uma forma de exclusão” (Portugal et al., 2010, p. 8).

Poder-se-ia contra-argumentar, entretanto, que os engarrafamentos, cada vez mais frequentes nas metrópoles brasileiras, prejudicam todas as parcelas da população. De fato, (1) a redução da mobilidade também prejudica de maneira significativa os usuários do automóvel, mas (2) atinge ainda mais seriamente os usuários de transporte público (Gakenheimer, 1999). O resultado é uma trágica equação em que a profusão dos engarrafamentos, ainda que decorra principalmente do crescimento da motorização, acaba por intensificá-la ainda mais.

Para os numerosos indivíduos adquirindo carros recentemente no mundo em desenvolvimento, entretanto, a mobilidade está aumentando. Isso se dá simplesmente porque eles estão removendo a si mesmos do extremo 2 acima para o extremo 1, que é menos severo. (...) Isto é, não importa o quão ruim o congestionamento se torne, geralmente é vantajoso usar um carro (Gakenheimer, 1999, p. 672, tradução nossa).

1.1.1 Motorização e mortalidade

Nossas apostas em mobilidade urbana, ainda que apenas tenham revelado suas consequências de maneira mais concreta nas últimas décadas, vêm de longa data e nos sinalizam a imaturidade de nossas instituições democráticas, sua vulnerabilidade perante o poder econômico e a adesão irrefletida a uma noção subserviente de modernidade. Segundo Waiselfisz (2013),

seria no Plano de Metas de Juscelino Kubitschek que a motorização privada, via incentivo à indústria automobilística, adquiriria um papel chave para o desenvolvimento do país, seja pelo dinamismo a montante e a jusante que se esperava que gerasse na economia, seja por ser um símbolo da “modernidade” que se procurava para o país, sem a mínima preocupação com a distribuição da renda gerada ou com investimentos “sociais”. Dentre outros efeitos perversos, (...) a insustentável apropriação da renda que esse modelo gerou colocou o Brasil entre os 10 países do mundo (...) com maior concentração de renda do planeta, o que implica violentos extremos de riqueza e pobreza (pp. 89–90).

“A descontrolada expansão veicular do país”, além disso, “foi acompanhada de trágicos aumentos no número de acidentes, de mortes e de feridos no trânsito. Um preço muito elevado!” (Waiselfisz, 2013, p. 90). É nesse sentido que o autor defende que se pode incluir os acidentes de trânsito na conta das diversas violências urbanas. Sendo evitáveis, os acidentes se aproximariam da noção de violência estrutural: “São as diversas formas de danos físicos ou psicológicos que, tendo condições de serem evitados, não o são pela negligência ou negação dos direitos básicos de saúde e bem-estar dos diversos setores da população” (Waiselfisz, 2013, pp. 11–12).

Nos registros do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), sintetizados pelo autor, observa-se que, apenas entre 1980 e 2011, foram registrados cerca de um milhão de mortes por acidentes de trânsito no país. Nesse período, só foram registradas quedas nas taxas de mortalidade após a promulgação, em 1997, do novo Código de Trânsito brasileiro, em virtude do rigor instituído e das campanhas educativas que gerou. “Mas, a partir do ano 2000, é possível observar novos e marcados incrementos, da ordem de 4,8% ao ano, fazendo com que os quantitativos retornassem, já em 2005, ao patamar de 1997, para continuar depois crescendo de forma contínua e sistemática” (Waiselfisz, 2013, p. 20). Mais recentemente, o número de mortes no

trânsito passou de 28.995 no ano 2000 para 43.256 em 2011, um aumento de 49,2% em 11 anos. Mesmo considerando o aumento da população, as taxas cresceram 31,7% no mesmo período (Waiselfisz, 2013).

O crescimento da frota de veículos e da mortalidade no trânsito, entretanto, não ocorre de maneira equivalente entre as modalidades de transporte. Ainda que seja supervalorizado culturalmente e tido como elemento essencial à vida moderna (Araújo et al., 2009; Gakenheimer, 1999; Portugal et al., 2010; Waiselfisz, 2013), o carro ainda é um bem de consumo de difícil acesso à maior parte da população brasileira que, na última década, tem optado cada vez mais pela motocicleta como meio de transporte.

Outra volta de porca seria dada na década de 90. Diante das serias limitações do transporte público para a população, vingou uma ideologia oportunista: a motocicleta como salvação, solução para a mobilidade urbana dos amplos setores da população de menor renda, sem condições de acesso ao automóvel, pelos baixos custos de acesso e manutenção que a motocicleta representa. Nesta visão, a motocicleta converteu-se no “carro dos pobres” (Waiselfisz, 2013, p. 90).

Poderíamos acrescentar, com base em dados referenciados pelo próprio autor que apresentaremos adiante, que a motocicleta pode ter se tornando um “carro dos *homens* pobres”, um veículo de masculinidades subalternas (Kimmel, 1998).

Entre 1998 e 2010, enquanto a frota nacional de automóveis praticamente duplicou, registrando um aumento de 118%, a de motocicletas cresceu 491,1%, aumentando em quase seis vezes seu número (Waiselfisz, 2012). Em suma, fatores como “(i) a baixa atratividade do transporte coletivo, (ii) o baixo custo das motocicletas, e (iii) sua habilidade para se deslocar nas congestionadas vias dos principais centros urbanos” (Ferreira, 2009, p. 15) parecem se sobrepor ao elevado risco associado ao uso do veículo.

Confrontada com o crescimento da frota (cujos dados apenas estão disponíveis a partir de 1998), a mortalidade de motociclistas cresceu ainda mais. Quer dizer, se nos últimos anos cada vez mais motociclistas morrem no trânsito, isso não se deve unicamente ao fato de que são mais numerosos, mas porque é cada vez mais arriscado conduzir uma motocicleta.

Bem mais preocupante ainda, se a frota de motocicletas cresceu 491% no período, as mortes de motociclistas cresceram 610%. Noutras palavras: 491% do incremento da mortalidade devem-se ao aumento drástico da frota de motocicletas. Mas o restante – 119% (a diferença entre ambas as porcentagens) – só pode ser interpretado como um aumento do *risco motocicleta* no trânsito (Waiselfisz, 2012, p. 13, grifo do autor).

Entre os anos 1996 e 2011, enquanto o número de mortes de pedestres caiu 52,1%, a mortalidade de motociclistas aumentou de forma trágica, passando de 1.421 mortes em 1996 para 14.666 em 2011, um aumento de 932,1% (Waiselfisz, 2013). Segundo o autor, se excluíssemos os motociclistas do cálculo, veríamos que a taxa de óbito no trânsito cairia 33% no período. É assim que as motocicletas se revelam, hoje, como o “ponto focal e causa explicativa do crescimento da nossa mortalidade cotidiana nas vias públicas” (Waiselfisz, 2013, p. 6).

Assim como as mortes no trânsito não são idênticas entre as modalidades de transporte, elas também se distribuem desigualmente entre a população. Dentre a diversidade de observações possíveis, uma é mais consistente: as taxas de mortalidade nas vias são tipicamente masculinas.

O sexo masculino representou, em 2011, nada menos que 82,3% das vítimas letais de acidentes de trânsito no país. Sendo a categoria que mais morre, os motociclistas (junto a ciclistas e transporte de carga) contam com uma das taxas de mortalidade com maior composição masculinas: 89,7% no mesmo ano (Waiselfisz, 2013). Segundo o autor, os motociclistas constituem também o universo mais jovem, com média de 32,3 anos, e se fazem presentes nos domicílios mais pobres.

Em Belo Horizonte não é diferente. Dados levantados pela Secretaria de Saúde de Belo Horizonte e BHTRANS (2005) mostram que acidentes envolvendo motocicletas cresceram de 21,7%, em 1994, para 46%, em 2003. A mortalidade, por outro lado, sofreu leve queda: de 16,5% do total em 1994 para 12,5% em 2003. A frota de motocicletas da cidade, no mesmo período, aumentou em 65,1%, figurando entre uma das mais altas do país.

Em 2003, o predomínio do sexo masculino foi de 96,3% nos acidentes entre os motociclistas e 86,7% entre o total de vítimas fatais (Secretaria de Saúde de Belo Horizonte e BHTRANS, 2005). Ladeira (2007), por sua vez, encontrou que a maioria das vítimas de acidentes de trânsito na cidade (73,3%) eram homens e 36,3%, motociclistas. Os achados estão em consonância com

estudos realizados no país, que atestam uma preponderância de motociclistas homens e jovens (Ferreira, 2009; Ladeira & Barreto, 2008; Waiselfisz, 2013).

Os dados apresentados até agora para caracterizar a atual situação do trânsito brasileiro refletiram uma figura trágica em que progressivo aumento do acesso ao veículo privado (apesar de todas as vantagens que significa para a população, que hoje pode consumir um produto até então restrito a uma minoria) veio acompanhado de uma redução drástica da mobilidade nas cidades e de um agravamento profundo da violência no trânsito. Mais grave ainda, os números sinalizam uma tendência de contínuo acirramento das contradições de um modelo de cidade e transporte inviável econômica, social e ambientalmente.

Mais que traçar uma perspectiva pessimista (ainda que realista) de futuro, convém fazer falar as taxas de mortalidade e motorização, pois estas “nos remetem para além do número estatístico das mortes acontecidas. Apontam também os modos de sociabilidade nas vias públicas, a eficiência dos mecanismos de gestão do trânsito, as condições de segurança dos veículos (...) etc” (Waiselfisz, 2013, p. 7). A partir de um estudo em Psicologia Social, portanto, esperamos poder contribuir com a investigação dos “modos de sociabilidade nas vias públicas”, especialmente levando em conta um aspecto comumente tomado como informação para notas de rodapé na análise do tema: a masculinização das mortes no trânsito, ou, mais especificamente, os modos de sociabilidade masculina entre motoboys.

1.2 Psicologia do trânsito

Apesar da relevância e atualidade dos problemas envolvendo o trânsito e os motociclistas, a produção de conhecimento e atuação profissional por parte da psicologia do trânsito brasileira ainda é incipiente e pouco responsiva às novas demandas sociais (Dagostin, 2006; F. H. V. C. Silva & Günther, 2009; M. A. Silva, 2010). Nascida como um intento em atenuar os acidentes e o risco no tráfego (M. A. Silva, 2010), a psicologia do trânsito contou com forte influência da teoria da propensão aos acidentes e prevalência da perspectiva da avaliação psicológica. Sua primeira finalidade, por isso, foi “identificar os indivíduos propensos/não propensos aos acidentes – quer dizer, os indivíduos aptos/inaptos para dirigir – e, desse modo, esperava-se aumentar a segurança no trânsito” (F. H. V. C. Silva & Günther, 2009, p. 164).

Dessa forma, a psicometria foi (e ainda é) o instrumento prioritário para a mensuração de processos psicológicos que estariam na gênese do comportamento de risco no trânsito por parte dos condutores. Atualmente, dentre os processos considerados relevantes para uma condução segura, encontram-se: a atenção em seus diferentes tipos, inteligência, memória, orientação espacial, tempos de reação, coordenação viso e áudio-motora e diversos traços de personalidade, em especial os relacionados ao controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade (M. A. Silva, 2010).

A perspectiva hegemônica em psicologia do trânsito, apesar de ainda se restringir em parte à avaliação psicológica dos candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tem gerado bons frutos, contribuindo com a segurança das vias através do desenvolvimento e aplicação de instrumentos úteis à regulação do trânsito (F. H. V. C. Silva & Günther, 2009; M. A. Silva, 2010). A área, além disso, tem participado de sobremaneira da implantação e divulgação da psicologia brasileira como ciência e profissão. “A identidade de muitos psicólogos do trânsito ainda permanece fortemente associada à avaliação psicológica, como atividade profissional, e aos DETRANs e clínicas psicológicas, enquanto contextos de atuação” (F. H. V. C. Silva & Günther, 2009, p. 167).

Ainda que seja útil ao explicar aspectos cruciais da violência no trânsito, uma série de demandas sociais, acadêmicas e institucionais têm pressionado a busca por alternativas à perspectiva da falha humana. Dessa forma, autores e entidades de classe denunciam uma utilização ideológica dos conhecimentos e instrumentos produzidos pela área, culpabilizando o acidentado e convenientemente esquecendo de somar à análise dos acidentes as escolhas administrativas e políticas de órgãos gestores, as condições das vias de tráfego, demora no socorro dos acidentados e, nos casos dos condutores profissionais, as exigências do trabalho que condicionam seu comportamento. “Nesse contexto, (...) começamos a olhar com preocupação o grave crescimento das mortes de motociclistas e, com maior apreensão ainda, as justificativas e alegações institucionais de culpar os motociclistas pela sua própria morte” (Waiselfisz, 2013, p. 4).

O esforço de interpretar o íngreme crescimento das taxas de mortalidade, passa, para Waiselfisz (2013), pela análise da “responsabilidade – ou ausência de responsabilidade - das instituições encarregadas, direta ou indiretamente, da gestão das questões relacionadas com trânsito”

(p. 92). Diniz, Assunção, e Lima (2005), no mesmo sentido, apontaram que “ora, os estudos mais recentes, em vários campos, confluem para a compreensão da ‘falha técnica’ como sendo o resultado de circunstâncias e decisões anteriores: o acidente, como qualquer outro evento, tem antecedentes e uma história complexa” (p. 907) que certamente ultrapassa as escolhas ou constituição psíquica do indivíduo.

A relativa pouca diversidade teórica, por sua vez, tem consequências bastante concretas no trabalho dos psicólogos no campo do trânsito. Apesar do amplo leque de atividades e intervenções possíveis a psicólogos nas clínicas de trânsito e DETRANs (principais espaços de atuação profissional na área), F. H. V. C. Silva e Günther (2009) constataram a prevalência de um modelo de atuação profissional “muito restrito, implicando sub-aproveitamento com tarefas burocráticas, de quem poderia ser um ‘psicólogo do trânsito’” (p. 166). O panorama limitado de atividades realizadas no trabalho e de amplitude analítica, além disso, “colabora para a instalação de um outro comportamento, como de se manterem afastados do processo decisório sobre as normatizações que incidem sobre sua atividade, não participando das políticas públicas de trânsito e, conseqüentemente, submetendo-se às resoluções tomadas pelas instituições de trânsito” (Dagostin, 2006, p. 12).

A redução da autonomia dos psicólogos no trânsito, assim, além de impossibilitar o desempenho de uma prática profissional plena, se reflete em um baixo alcance analítico: “As características do sistema trânsito mudaram, assim como de seus participantes, mas o trabalho do psicólogo continua a ser desenvolvido nos moldes da Psicotécnica, sem levar em conta as demandas da atual situação do trânsito” (Dagostin, 2006, p. 185).

Sem negar os avanços alcançados pelos pioneiros na área e levando em conta os novos desafios impostos pela realidade brasileira, os órgãos legisladores, pesquisadores e Conselhos de Psicologia vêm estimulando uma atuação mais ampla e interdisciplinar na área (F. H. V. C. Silva & Günther, 2009; M. A. Silva, 2010). Mesmo sob o paradigma da avaliação psicológica, abre-se um leque de possibilidades ainda pouco exploradas pela produção acadêmica. Nesse sentido, M. A. Silva (2010) ressalta que os dados obtidos através da testagem psicológica

devem ser resultantes da relação do indivíduo com a sociedade e devem ser considerados e analisados o contexto histórico e social e seus efeitos no psiquismo. A finalidade desse

resultado serve para atuar não somente sobre a pessoa, mas na modificação desses condicionantes que operam desde a formulação da questão até a conclusão do processo de avaliação psicológica (M. A. Silva, 2010, p. 204).

O Conselho Federal de Psicologia, por outro lado, reconhecendo o potencial do campo em planejamento urbano e educação, vem, nos últimos anos

estimulando uma atuação ampla e interdisciplinar, exigindo outras competências profissionais, englobando: a elaboração de pesquisas no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos para desenvolver ações sócio-educativas, análise dos acidentes de trânsito e orientações para evitar ou atenuá-los, assim como prestar assessoria e consultoria aos órgãos públicos/privados de trânsito (F. H. V. C. Silva & Günther, 2009, pp. 167–168).

Dentre os vários desafios atuais, segundo os autores, um dos que mais têm chamado a atenção são “os efeitos negativos do transporte motorizado na qualidade de vida urbana, gerando alterações ambientais e intensificando a poluição atmosférica e a poluição sonora” (F. H. V. C. Silva & Günther, 2009, p. 169). Nesse sentido, tem-se constituído um robusto campo de pesquisa, principalmente no primeiro mundo, “buscando entender os processos psicológicos que atuam na escolha das pessoas pelo modo de transporte, bem como o impacto e as consequências psicológicas das políticas de redução do uso do automóvel” (F. H. V. C. Silva & Günther, 2009, p. 170). Ainda que tais estudos se deem, hoje, em contextos econômicos, socioculturais e ambientais radicalmente diferentes, os autores defendem que investigações nessa direção pela psicologia brasileira poderão

contribuir na elaboração de futuras políticas públicas de mobilidade urbana que visem reduzir o uso do automóvel, que estimulem outros modos de transporte ou possibilitem a integração entre os diversos modais, uma vez que o Brasil deverá discutir e implementar algumas dessas medidas com maior ênfase neste século. (F. H. V. C. Silva & Günther, 2009, p. 171).

Ainda que largamente evidenciada pela literatura, a dimensão de gênero é um dos elementos deixados de lado por esse campo de pesquisa. A maior parte dos trabalhos, até agora, buscou explicar ou compreender o fenômeno do trânsito através da suposição de um condutor anônimo,

descolado de suas relações sociais e desimpregnado de marcações de gênero. Talvez por se entender a vulnerabilidade masculina no trânsito como fato natural, bem como efeito de causas externas, não se foi muito além da descrição do perfil masculino das taxas de motorização e mortalidade. Em sua revisão sobre a psicologia do trânsito brasileira, F. H. V. C. Silva e Günther (2009) reconhecem também esta lacuna, sugerindo que futuros estudos se voltem às possíveis diferenças de gênero no comportamento no trânsito e na escolha de modalidades de transporte.

1.3 Trânsito e gênero

Alguns estudos nacionais, entretanto, realizaram esforços em apreender as construções de gênero que permeiam o contexto do trânsito. Figliuzzi (2008) analisou as representações de masculinidades na revista Quatro Rodas veiculadas em 2006, evidenciando como o universo do automóvel é construído como espaço essencialmente masculino e heterossexual através de elementos como força, poder, competição e virilidade. A autora descobriu, ainda, uma caracterização do carro como um outro, ora representado como comparsa revestido de características masculinas, ora como um outro bonito e delicado, feminilizado, com o qual o sujeito estabelece uma relação de cuidado e amor.

Lara (2007), por sua vez, identificou três representações sociais da mulher em comerciais de carro entre 1950 e 1990, que atestam seu enfoque no público masculino: (1) a “mulher-dona-de-casa”, uma mãe zelosa, assexuada e dedicada à família, (2) a “mulher-objeto”, jovem, sensual e disponível sexualmente e (3) a “mulher-cenário”, que se faz presente nos comerciais sequer como coadjuvante, mas como fragmentos de um corpo sem fala. Através da análise de um período em que o carro ainda era uma novidade no país, a autora demonstra que, com o objetivo de tornar o produto familiar aos consumidores brasileiros, os comerciais se ancoraram em representações de gênero amplamente compartilhadas pela população. Apesar das mudanças sociais ocorridas no período, entretanto, as representações da mulher se mantiveram praticamente inalteradas através das décadas.

Os trabalhos citados mostraram que, para um mesmo objeto – o carro – são ressaltados aspectos diferentes segundo o gênero com que se relaciona e, mais ainda, corroboraram com

a constatação de que tanto o carro quanto a mulher são submetidos, seja qual for o recorte metodológico escolhido, ao olhar masculino. O automóvel figura em nosso meio social, via de regra, como objeto de consumo masculino.

A pesquisa realizada por Souza (2001) tem o diferencial de ter se perguntado também sobre a forma como as mulheres se apropriam do veículo, como o significam e que usos atribuem a ele. A autora investigou as representações sociais do carro, da velocidade e do risco por jovens de 13 a 20 anos, comparando, por um lado, homens e mulheres e, por outro, homens pilotos de kart e homens não-pilotos. Enquanto o grupo de não-pilotos valorizou os aspectos mais práticos e sociais do carro, sua facilidade de transporte, locomoção e conforto; para os pilotos o carro aparece como um instrumento caracterizado pelo binômio velocidade/emoção. Homens e mulheres, entretanto, enfocaram elementos diferentes da mesma representação. Para eles, que valorizam vantagens como status, rapidez, facilidade e “mulher”, o carro é um objeto que traz “vantagens sociais e práticas, nesta ordem de importância” (Souza, 2001, p. 136). Para elas, é um instrumento a ser usado de maneira mais racional e pragmática, que “facilita a vida e que traz riscos se mal utilizado” (Souza, 2001, p. 136). A velocidade, assim, que se alterna entre vantagens e desvantagens para os homens, é caracterizada como pura desvantagem pelas mulheres. “O comportamento de risco no trânsito”, conclui a autora, “é mais característico em jovens do sexo masculino que valorizam as vantagens obtidas nesse comportamento” (p. 141).

A literatura internacional, por sua vez, conta com obras que buscaram elucidar a relação entre gênero, a cidade e automóveis. Virginia Scharff (1992) argumenta que “nós não podemos entender o que nossos carros fazem e onde têm nos levado, nem sequer descobrir como reduzir os custos sociais da automobilidade, sem examinar os valores culturais e econômicos e as relações que formataram nossa atual experiência metropolitana” (p. 75, tradução nossa). É nesse sentido que a autora vai, numa perspectiva de gênero, demonstrar como as noções de masculinidade e feminilidade dos fabricantes de automóveis formataram até mesmo suas características mais básicas, afetando a forma como eram usados e as consequências desses usos. Mais ainda, mostra como, durante a história do automóvel, inovações concebidas para aprimorar a segurança, conforto, conveniência e limpeza foram significadas como concessões à fragilidade feminina, mesmo que se mostrassem úteis e urgentes para todos os motoristas e

passageiros. Sustenta, entretanto, que a progressiva convergência entre os ideais masculinos e femininos de mobilidade, desempenho e segurança provê evidências de que a masculinização da tecnologia não é inevitável ou irreversível, desde que sejamos capazes de rever o vínculo que vimos construindo com o automóvel.

Na mesma coletânea, Berger (1992) estudou a emergência do estereótipo negativo da “mulher motorista” acompanhado do medo de que, com a popularização do automóvel, as mulheres fossem presas fáceis para os encantos do mundo exterior e chegassem a rejeitar seus maridos, filhos e lares. A eclosão da primeira guerra mundial, segundo o autor, tirou os homens de casa, mas deixou seus carros para trás, criando ao mesmo tempo a necessidade e a oportunidade para muitas mulheres aprenderem a dirigir. A possibilidade, entretanto, da ampla difusão do automóvel entre as mulheres foi vista com preocupação pela maioria dos homens na época. Analisando a função justificadora do estereótipo, Berger (1992) argumenta que

o desenvolvimento e suporte a um estereótipo capaz de limitar o número de mulheres nas ruas e a milhagem que elas dirigissem eram consequências razoáveis na perspectiva daqueles que se empenhavam em minimizar o impacto do automóvel como veículo para a liberação da mulher – eis, portanto, a emergência do estereótipo da “mulher motorista” e o ridículo que o acompanhou (Berger, 1992, p. 70, tradução nossa).

Apesar do sucesso do estereótipo negativo em mitigar, durante anos, a apropriação do veículo pelas mulheres, a popularização do carro teve impactos na família estadunidense. Como sintetizado por Sanfor (1980/1981, citado por Berger, 1992), “o carro ajudou a relaxar os laços familiares, reduzir a autoridade parental sobre as crianças, introduzir as mulheres a novas oportunidades de recreação, romance e trabalho fora de casa; e, em geral, expandir os contatos sociais entre os sexos” (p. 74, tradução nossa).

Wachs (1992), por sua vez, insiste no papel central que o automóvel e a mobilidade têm na gênese e manutenção de um espaço urbano dicotomizado entre esferas masculinas e femininas e denuncia a surpreendente pouca atenção que a academia tem destinado ao fenômeno. Tradicionalmente, argumenta, enquanto atribuímos à cidade características masculinas, como assertividade, atividades econômicas e criatividade intelectual, associamos o subúrbio à esfera feminina, à domesticidade, passibilidade, repouso, proximidade à natureza e a valores espiri-

tuais. Os padrões de viagem de homens e mulheres, sustenta o autor, não são responsáveis, sozinhos, por efetuar mudanças em normas culturais tão arraigadas, mas podem ser indicadores valiosos de sua ocorrência e da mensuração de sua extensão.

As mulheres entraram na força de trabalho em muito grandes números, mas ainda fazem viagens de trabalho que são, em média, substancialmente mais curtas que as dos homens. Estejam elas trabalhando ou não, as mulheres fazem muito mais viagens com o propósito de “servir passageiros”, por exemplo, levando alguém para um destino de importância para essa pessoa. Enquanto as mulheres hoje têm acesso praticamente universal aos automóveis e mercado de trabalho, elas continuam a habitar a esfera doméstica e seus padrões de viagem refletem isso (Wachs, 1992, p. 98, tradução nossa).

Para Keijzer (1998), no México, os mesmos atributos, valores, funções e condutas que uma cultura supõe essenciais ao homem, e que representam claras vantagens em relação à mulher, com o tempo, e ao estereotiparem-se, acabam representando para esses mesmos homens (bem como a outros homens, às mulheres e crianças de seu convívio) em altos custos para sua saúde. O autor, nesse sentido, foi exato em propor a socialização masculina como fator explicativo da sobremortalidade masculina: o homem como fator de risco na atualidade, em que o trânsito figura entre as três primeiras causas de morte masculina.

Exemplos disso são a maior independência, a agressividade, a competência e incorporação de condutas violentas e temerárias em aspectos tão diversos como a relação com os veículos, as adições, a violência e a sexualidade (Keijzer, 1998, p. 202, tradução nossa).

O autor defende, assim, a importância do incipiente campo de estudos que considera o homem sob uma perspectiva de gênero, de forma a revelar a “outra cara da moeda” dos estudos sobre a mulher e contribuir com uma análise mais ampla das relações de gênero.

Essas obras elucidaram as relações entre construções de gênero, mobilidade, violência no trânsito e vida cotidiana, bem como suas consequências, revelando uma diferença radical da experiência de acesso à cidade e de exposição ao risco entre homens e mulheres. Reconhecendo a atual importância do automóvel no cumprimento dos mais básicos papéis sociais (incluindo o desempenho de papéis de gênero), chegaram a falar em uma “automobilidade” e a sustentar o

estudo das relações que estabelecemos com o transporte como indicador valioso da permanência e transformação de normas, representações e práticas sociais.

Outros trabalhos, entretanto, vão se ocupar de grupos específicos que têm a motocicleta como elemento central de identificação e são formados majoritariamente por homens: os motoclubes e os motociclistas profissionais. Seja na perspectiva do trabalho ou da construção de subculturas marginais, essas pesquisas tiveram como foco a relação entre comportamentos, valores e fenômenos como acidentes, parceria e violência nas ruas.

1.3.1 Motoclubes

Os motoclubes ilegais norte-americanos ¹, apesar do desafio que apresentam como tema de investigação, visto o distanciamento, suspeita e às vezes agressividade que destinam a não-membros, foram objeto de frutíferos estudos longitudinais (Hopper & Moore, 1983, 1990; Wolf, 1991). De forma geral, os trabalhos mostraram que seus participantes têm em comum o “amor” pelas motocicletas, um forte senso de fraternidade (*brotherhood*) que os distingue dos demais e um senso geral de não-pertencimento à sociedade convencional. Ainda que se constituam como grupos específicos, acreditamos que, pela vinculação especial que mantêm com a motocicleta, sua composição masculina e ampla difusão midiática, seu estudo tem muito a dizer sobre a cultura do motociclismo em geral.

Segundo Hopper e Moore (1983), é “impossível exagerar a importância da motocicleta para os clubes fora da lei (...) A maioria de suas atividades e a maior parte de suas conversações são devotadas às motocicletas” (p. 60, tradução nossa). Contrariando, porém, a imagem negativa que o público em geral tem deles, os membros de motoclubes veem a si mesmos “nada menos do que como heróis limítrofes, vivendo a ‘ética da liberdade’ a qual sentem que o resto da sociedade abandonou largamente” (Wolf, 1991, p. 9, tradução nossa). Quer dizer, mais do que pessoas que vivem sob normas radicalmente diferentes, esses homens em situação marginal reconhecem que sua diferença reside simplesmente em vivenciar com profundidade valores amplamente aceitos e difundidos.

Os motoclubes norte-americanos são formados principalmente por homens entre 21 e 45

¹Tecnicamente, os motoclubes canadenses e estadunidenses são considerados ilegais quando não são registrados nos órgãos responsáveis pela prática esportiva do motociclismo em seus países.

anos, com pouca educação formal e praticamente todos seguem sem mistura racial (Hopper & Moore, 1983). Wolf (1991) encontrou também que a maioria de seus membros são oriundos de classes mais baixas de trabalhadores. Segundo o autor, a atratividade dos motoclubes ilegais para esses homens pode ser explicada pela oportunidade única que lhe oferecem de desenvolver uma identidade pessoal valorizada e sentida como autêntica. “Se o trabalhador é um homem jovem na procura por si mesmo, ele não encontrará nada em sua autoimagem no trabalho que o excite; é melhor que procure em outro lugar. Homens presos a essas circunstâncias compartilham um irrecusável desejo de escapar” (Wolf, 1991, p. 31, tradução nossa).

Apesar da força e impacto do movimento de liberação das mulheres entre os anos sessenta e oitenta, defende Wolf (1991), as atitudes depreciativas dos membros de motoclubes em relação às mulheres se mantiveram inalteradas. Na época de sua investigação, o ingresso formal aos grupos ainda era exclusividade dos homens e a participação das mulheres restrita a papéis subalternos e muito associados à satisfação sexual dos filiados. Hopper e Moore (1990), no entanto, vão defender que houve significativas mudanças no período: a subordinação das mulheres no contexto dos motoclubes se intensificou ainda mais. Se antes, exemplificam, elas já usavam jaquetas em que constava que eram “propriedade” de um motociclista ou do motoclube como um todo, em 1989 o rótulo praticamente se tornou um fato. Elas, que sempre foram tidas quase unicamente como parceiras sexuais, foram definidas ao longo dos anos como trabalhadoras responsáveis por fazer dinheiro para o motoclube, principalmente como dançarinas em bares noturnos, mas, em menor grau, se prostituindo ou trabalhando em empregos comuns. À medida em que os motoclubes se complexificaram e desenvolveram interesses econômicos, abandonando seu caráter hedonista, os homens ganharam mais controle e autoridade sobre seus corpos (Hopper & Moore, 1990).

Os motoclubes brasileiros mantêm similaridades e diferenças em relação aos seus pares norte-americanos. De maneira geral, os estudos revelaram associações igualmente masculinas, mas formadas por homens de maior poder aquisitivo. Luz (2009) também identificou nos motociclistas cariocas uma centralidade da motocicleta não só nos espaços dos motoclubes, mas na vida pessoal de cada sujeito. O motociclismo aparece, para seus entrevistados, como condição que não se escolhe e não se pode abandonar, um elemento intrínseco às suas trajetórias, presente

desde a infância até o fim da vida. O “verdadeiro motociclista” é aquele que ama sua moto e demonstra ter com ela uma relação afetiva protetora, masculina. Através do zelo, carinho e ciúme, esses homens se relacionam com um objeto feminilizado: a motocicleta, esta companheira bonita, frágil e desprotegida. Os membros de motoclubes entrevistados, entretanto, apresentaram uma visão bastante diferente daqueles encontrados pelos norte-americanos. Refratários à noção de gangues, esses grupos se embasaram num ideário do motociclista contrário à violência, regido por regras e solidário com a população carente.

Fernandes (2012) também encontrou, em Salvador, Bahia, grupos de motociclistas que demonstraram ser, nas palavras do autor, “abertos ao intercâmbio com outros grupos, bem como à interação com outras esferas da sociedade através de ações e campanhas de solidariedade” (p. 100). Outros, entretanto, apresentaram uma postura exclusivista e segregadora, com restrições ao diálogo com pessoas estranhas ao grupo. A única coisa que unia grupos tão diferentes, argumenta, era (novamente) a “paixão” pelas motocicletas. Um elemento peculiar deste trabalho é a discussão sobre se a cultura da motocicleta poderia representar uma manifestação de ideais contrários à “cultura hegemônica ‘imposta’ pelas diversas esferas do poder” (p. 6, grifo nosso). O autor, que não chega a delimitar o sentido ou a pertinência da pergunta, conclui, entretanto, que não se pode deixar de considerar o caráter mercadológico da motocicleta e as contradições inerentes aos motoclubes que, apesar do discurso de liberdade e transgressão, são compostos essencialmente por homens de maior poder aquisitivo.

O mesmo problema é levantado por Mesquita e Maia (2007), porém com respostas diferentes. Para os autores, “é nítido que eles [os motoclubes] surgiram em meio ao movimento de contracultura nos Estados Unidos” (p. 135), caracterizado como uma “oposição juvenil a essa sociedade tecnocrática” (p. 134). Seu surgimento seria, ainda que coberto de incoerências, uma reação à “exclusão social” de seus membros. Os pesquisadores e pesquisadora responsáveis por ambos os trabalhos, demonstraram, assim, compartilharem com os sujeitos pesquisados percepções e representações dos motoclubes carregadas de um caráter marginal, extraordinário e, de certa forma, revolucionário. Seja qual for o caso, fica patente a associação do universo dos motoclubes a uma busca pela unicidade, operada através de estratégias de acentuação das diferenças entre seu próprio grupo e todos os demais.

Outro exemplo disso é o motoclube pernambucano estudado por De Nardi e Grigoletto (2012), identificados ao redor da imagem do cangaço nordestino: Lampião e seu bando, seus chapéus e suas armas. “Símbolo da insurgência, o cangaço parece retornar, para esse grupo, como símbolo de resistência, uma demonstração da fidelidade a um estilo de vida que tende a ser apagado” (p. 6). Outro grupo formado por homens motociclistas, portanto, que julga lidar com uma ameaça constante de dissolução, representada pelos outros, aos quais se faz necessário “resistir”.

1.3.2 Motoboys

Um número muito maior de motociclistas brasileiros, entretanto, não tem condições financeiras para investir em motocicletas potentes e prestigiosas, nem como arcar com os custos das customizações e o sem-fim de acessórios. Para esses, ao contrário, a relação com as motocicletas é posta em prática por meio de atividades remuneradas. Numa malha viária saturada de automóveis, a maneira mais competitiva, rápida e barata, de se suprir a alta demanda por serviços de entrega tem sido através da motocicleta (Diniz, 2003; Ferreira, 2009; Matos, 2008; Paes-Machado & Riccio-Oliveira, 2009; D. W. Silva, Andrade, Soares, Nunes, & Melchior, 2008).

Os motociclistas profissionais, mais conhecidos como motoboys ou ainda como motofretistas e mototaxistas, em muitas cidades formam a maior parte do universo de motociclistas (Ferreira, 2009), chegando a 98% do total de condutores no sul do Brasil (Vieira, Goldner, Valente, Bastos, & Camargo, 2008, citados por Ferreira, 2009). Os motoboys têm participação também na elevação das taxas de acidente e mortalidade no trânsito. Em Belo Horizonte, dentre as vítimas que relataram estarem trabalhando no momento do acidente, 55,5% eram motociclistas (Secretaria de Saúde de Belo Horizonte e BHTRANS, 2005). Situação similar se repete em outros locais do país, como o Distrito Federal (Matos, 2008), São Paulo (Matos, 2008) e Porto Alegre (Ferreira, 2009).

A categoria, além disso, também corre riscos adicionais por um déficit crônico de segurança, sendo alvo atrativo de roubos e assaltos tanto pelas mercadorias e valores que transporta quanto pela própria motocicleta (Paes-Machado & Riccio-Oliveira, 2009). Se, por um lado, a

falta de proteção policial é um fator de risco, também há o abuso de autoridade da mesma instituição em relação aos motoboys. Paes-Machado e Riccio-Oliveira (2009) relacionam o fato com a estigmatização sofrida por eles, que são constantemente “demonizados e criminalizados por suas condutas nas ruas” (p. 92), além de serem associados a crimes violentos e tráfico de drogas. Castro (2010) encontrou que, aliado ao preconceito de que são alvo, esses trabalhadores ainda precisam lidar com a precariedade das condições de trabalho e o alto risco da profissão. Seriam, por isso, propensos ao adoecimento psíquico e dificilmente encontrariam realização no trabalho, mantendo-se nele como forma de subsistência. Diniz et al. (2005) foram além ao afirmar que não só a sociedade civil é intolerante em relação aos motoboys, mas também os próprios pesquisadores, ao explicarem os acidentes do trabalho e do trânsito com base em uma ideologia do ato inseguro ou falha humana. Nessa perspectiva, os motociclistas seriam culpabilizados por apresentarem um comportamento perigoso, descrito em termos como “‘imprudência’, ‘ousadia’, ‘irresponsabilidade’, ‘incivilidade’, ‘prazer por fortes emoções’ etc” (p. 906).

Ao contrário dos participantes dos motoclubes, a vivência do motociclismo para os motoboys não parece ser nenhuma diversão, não é um *hobby* nem uma atividade facilmente interrompível (afinal é seu meio de sustento). Apesar de ser uma tarefa essencial ao funcionamento da cidade, com cada vez mais consumidores utilizando serviços de tele-entrega e exigindo eficiência e rapidez, sua presença no trânsito ainda é vista com hostilidade. Fincham (2006) relata nos Estados Unidos, por exemplo, um sentimento de vitimação por parte de motoristas de carros, que se veriam vítimas de perigosas “guerrilhas” de entregadores, que parecem não ter outro propósito senão o de interromper o fluxo normal do tráfego urbano e coagir cidadãos. Está claro que nossos entregadores vivem uma situação similar no cotidiano brasileiro.

Muitas das obras citadas até agora, em algum momento, se colocaram a seguinte pergunta: Por que essas pessoas ainda escolhem essa profissão? Como vimos, as causas econômicas figuram entre os principais elementos explicativos da entrada desses sujeitos no campo de trabalho. A contratação em serviços de entrega explodiu e passou a absorver uma mão de obra barata, masculina até então desempregada e de baixa escolaridade (Ferreira, 2009; Matos, 2008; Paes-Machado & Riccio-Oliveira, 2009; D. W. Silva et al., 2008).

Problematizando a ideia de que esses homens, por conta de sua condição socioeconômica, se vinculariam à profissão apenas por falta de outras opções de trabalho, Castro (2010) afirma que “muitas pessoas que gostavam de andar de moto se vincularam à profissão como uma possibilidade de continuar fazendo o que mais gostam na vida: andar de moto e conseguir uma renda” (p. 161). São, portanto, sujeitos ativos em suas escolhas e em sua apropriação tanto do trabalho quanto do motociclismo. Mas por que motivos praticamente apenas homens têm o andar de moto como “o maior gosto de suas vidas”? Por que são homens e não mulheres desempregadas, solteiras e de baixa renda, as que aceitam vivenciar no dia a dia as dificuldades da moto-entrega em troca da remuneração e pelo prazer de pilotar? Diniz et al. (2005), em sua crítica à perspectiva da falha humana, defendem que o comportamento dos motoboys decorre das “fortes exigências e dos limites impostos à ação e à gestão dos riscos a que estão submetidos, determinados por relações sociais mais amplas, que devem ser analisadas e transformadas” (p. 906). Pois bem, será que já não temos indícios o bastante de que a construção social das masculinidades pode ser um fator relevante dentre as relações sociais mais amplas que incidem sobre as práticas de motoboys e motociclistas em geral?

1.4 Masculinidades

Sendo assim, estamos diante de uma relação imbricada entre universos distintos: o motociclismo brasileiro e as versões de masculinidades compartilhadas por homens jovens trabalhadores. O primeiro ponto a reconhecer, entretanto, é que este encontro não é configurado apenas objetivamente (como demonstrado pela masculinização das taxas de acidente e aumento da frota), mas também como um espaço subjetivo masculinizado.

Não parece ser por acaso que os elementos constituintes do estereótipo negativo dos motoboys descrito por Diniz et al. (2005) (“imprudência”, “ousadia”, “irresponsabilidade”, “incivilidade” e “prazer por fortes emoções”) coincidem tão estreitamente com valores e comportamentos historicamente atribuídos ao masculino (Connell, 1997, 1998; Keijzer, 1998, 2003; Kimmel, 1997, 1998; Olavarría, 2004, 2009). No mesmo sentido, acreditamos já estar evidente que os laços de irmandade (*brotherhood*) estabelecidos com certa variabilidade entre os membros de motoclubes têm em comum o fato de serem elos de cooperação entre *irmãos*, quer dizer, entre

homens. O universo do motociclismo está permeado por grupos compostos por homens que têm a moto como elemento central de identificação.

Não há dúvidas de que seja uma novidade histórica o recente *boom* de motocicletas no contexto brasileiro e sua crescente importância no cotidiano das cidades e no mundo do trabalho, mas seria no mínimo ingênuo acreditar em uma reinvenção plena da rotina social. A popularização do veículo não se dá em um vazio social. Muito pelo contrário, impacta as práticas e relações que a precedem e, por sua vez, é moldada por elas. Em um sistema social dividido em grupos e categorias sociais, e onde o gênero não é um corte de menor importância, não temos motivos para supor que a multiplicação e apropriação de um veículo barato, rápido e perigoso seja casual ou “inocente”.

1.4.1 Homens em questão

Diversos estudos nacionais, latinoamericanos e internacionais têm se dedicado, nos últimos anos, ao estudo das diferentes configurações de masculinidades. Apesar de partirem de diferentes disciplinas, matizes teóricos, instrumentos e métodos, as investigações nesse campo relativamente novo de pesquisa revelam que a forma e conteúdo com que homens se identificam com o masculino têm se organizado globalmente. Mostram, além disso, que uma forma específica de masculinidade, derivada do mercado transnacional e de raiz estadunidense, tem se estabelecido como hegemônica e servido como referência de comparação e valoração a homens e mulheres em todo o Ocidente.

Ainda que os estudos de gênero já contem com uma longa tradição de investigação, discussão e ativismo, é apenas recentemente que vêm se configurando em um campo de estudo que se pergunta sobre os homens em uma perspectiva de gênero (Connell, 1998; Keijzer, 1998; Olavarría, 2009). “Seus corpos, subjetividades, comportamentos e aquilo denominado ‘o masculino’ é submetido a escrutínio científico; se começa a ‘desconstruir’ a masculinidade, a ‘desnaturalizar-la’” (Olavarría, 2009, p. 316, tradução nossa). Não que o homem não estivesse presente em grande parte da bibliografia feminista, mas estas investigações por muito tempo o entenderam como um membro e representante do patriarcado, focalizando seus esforços em analisar a condição feminina (Keijzer, 1998, 2003).

Segundo Raewyn Connell (1998), em certo momento, as perguntas sobre os homens se mostraram inevitáveis porque “o gênero é um sistema vivente de interações sociais e não um sistema de compartimentos herméticos. O que afeta a posição das mulheres e meninas inevitavelmente afeta também a posição social dos homens e meninos” (p. 76, tradução nossa). Mais do que agendas que competem entre si, portanto, os estudos com viés de gênero sobre homens permitem conhecer “a outra cara da moeda e muitas imagens no espelho que possam enriquecer a análise genérica” (Keijzer, 1998, p. 201, tradução nossa).

A literatura sobre o tema procura, além disso, estipular uma construção relacional das diferentes configurações de gênero, em seus diferentes matizes de masculinidades e feminilidades. Mais que manifestações de uma estrutura inata e imutável, portanto, “ser homem” e “ser mulher” é algo que só ganha sentido através da interação social e de processos de socialização que perduram durante toda a vida (Connell, 1998; Kimmel, 1998; Olavarría, 2004). Entende-se, portanto, que apenas podemos falar em masculinidades no plural, visto que diferentes interpretações do homem coexistem em uma mesma cultura, variam entre grupos e sociedades, se transformam ao longo do tempo e no decorrer da vida individual de cada homem (Kimmel, 1998). Isso não quer dizer, entretanto, que sejam equivalentes.

1.4.2 Hegemonia e poder

Atualmente, assim como a economia, cultura e geopolítica, parece haver uma estruturação do gênero a nível mundial. No mundo contemporâneo, as configurações de gênero dificilmente respeitam as fronteiras nacionais; tampouco a produção intelectual sobre o tema.

O debate dos temas relacionados com a masculinidade está sendo produzido a nível global porque essas questões são, efetivamente, globais. As relações de gênero formam parte da estrutura da sociedade mundial e é necessário reconsiderar muitos temas à luz deste fato (Connell, 1998, p. 77, tradução nossa).

Segundo a autora, a imagem do empresário dinâmico, competitivo e individualista é objeto de circulação nos meios massivos de comunicação em função da forte influência dos Estados Unidos no setor. Ainda que seja apropriado de diferentes formas e não seja livre de adaptações,

tensões e contradições, a consideração de tal modelo de gênero pode contribuir com a compreensão de uma série de manifestações identitárias e comportamentais pelas comunidades locais (Connell, 1998; Keijzer, 2003; Kimmel, 1998; Olavarría, 2004).

“O grau de unidade que se há conseguido impor” na organização mundial do gênero e da sexualidade, entretanto, “não se deve a uma evolução abstrata em direção à modernidade, se não precisamente a descontinuidade global muito concreta do imperialismo” (Connell, 1998, p. 81, tradução nossa). Desde o princípio, segundo a autora, o imperialismo esteve marcado pelo esforço de homens colonizadores pela afirmação de si como homens de valor. Para Kimmel (1998), esses mesmos homens, justamente aqueles que não puderam alcançar o ideal de prosperidade que perseguiram na metrópole, se viram impelidos à “fugir” da civilização para provar sua masculinidade contra a natureza e para outros homens. “A expansão da América para o Oeste é, em um certo sentido, a história de perdedores” (Kimmel, 1998, p. 113).

O atual ideal hegemônico de masculinidade, amplamente difundido e aceito tanto nos países centrais quanto nos periféricos, dessa forma, não se estabeleceu no vazio, mas em contraste a um conjunto de “outros”, cuja hombridade foi problematizada e desvalorizada (Kimmel, 1998). É nesse sentido que o autor vai defender uma codependência entre diferentes níveis hierárquicos de masculinidades: “O hegemônico e o subalterno emergem em mútua e desigual interação, em uma ordem social e econômica com uma demarcação prévia distorcida de gênero” (p. 103).

O “self-made-man” superou e desacreditou outras versões de masculinidade – a de homens negros, imigrantes, homossexuais, velhos, homens de classe alta, homens de classe trabalhadora –, bem como a mulher, na medida em que este se transformava na forma dominante de sucesso com um bias [viés] de gênero na arena pública (p. 103).

Baseado na interação com outros homens no âmbito do mercado, portanto, a identidade dos *self-made-man* funda-se prioritariamente na competição homosocial e, na medida em que se transforma em norma geral e modelo de sujeito, submetendo também as mulheres às suas demandas. Ao separar uma esfera masculinizada da produção, relegando ao feminino o consumo e trabalho doméstico, o capitalismo configura-se também como uma ordem de acumulação de gênero (Connell, 1998). Não apenas em valores econômicos, entretanto. “A distribuição foi

inequitativa em recursos para a autonomia pessoal, a construção do corpo e a sexualidade e posição designada na família” (Olavarría, 2004, p. 228, tradução nossa).

Como vimos em Wachs (1992), a própria organização e atribuição de sentido à cidade acompanha a divisão generificada do trabalho, sendo o *centro*, espaço masculino da disputa comercial e da inventividade e a *periferia*, esfera feminina do cuidado, do descanso e do contato com a natureza. Em suma: ao masculino, a ação humana; às mulheres, a obediência ao corpo. Os homens não são apenas mais ativos, assertivos e criativos, são também mais humanos e mais capazes de controle. Ser homem é estar no volante.

1.4.3 Aprendizagem e seus custos

Ser homem em nossa cultura é certamente uma vantagem. Desfrutar de amplo acesso ao espaço público, maiores salários e incentivo e facilidade para reconhecer-se como indivíduo autônomo e independente (como reza a cartilha ocidental). Mas não se chega a ser homem simplesmente. Apesar do que transparece na atual ordem genérica, que interpreta as identidades de gênero como parte da natureza e da biologia, aprender a ser homem implica um processo de aprendizagem difícil e oneroso (Connell, 1997; Keijzer, 1998; Kimmel, 1997; Olavarría, 2004).

“Se designa aos homens que para chegar a ser adultos em plenitude devem submeter-se a uma ortopedia, ser homem requer uma aprendizagem. É um caminho difícil, mas tem suas recompensas” (Olavarría, 2004, p. 237, tradução nossa). Uma ortopedia de gênero que não se restringe à infância e adolescência, mas se prolonga durante a vida e conta com a ativa participação e vigilância dos pares, grupos de pertença e instituições.

O gênero se interioriza através de todo um trabalho de *socialização* entendida como um complexo e detalhado processo cultural de incorporação de formas de representar-se, valorar e atuar no mundo. (...) Este processo não ocorre apenas na infância, e sim durante toda a vida (Keijzer, 1998, p. 201, grifo do autor, tradução nossa).

É evidente que todas as características e condutas incorporadas só o são porque se mostram (e realmente são) mais valorizadas e vantajosas dentro das relações de poder entre gêneros (Keijzer, 1998). O processo de aprendizagem só adquire sua importância na determinação das

práticas e identidades de gênero na medida em que também é sedutor. Isso não impede, entretanto, que tenha como contrapartida uma série de custos e elementos alienantes. Seja no âmbito da sexualidade, reprodução, emotividade, ou processos de saúde, tornar-se homem acarreta em uma série de pressões e limites em suas possibilidades de autoconhecimento, autocuidado e encontro com outros e outras (Keijzer, 1998; Kimmel, 1997; Olavarría, 2004).

Esta forma de ser homem se instituiu em norma, uma vez que determinou e determina o que estaria permitido e proibido. Delimitou e delimita, em grande medida, os espaços dentro dos quais se pode mover um homem, marcando as margens, para lhe assegurar sua pertença ao mundo dos homens. Sair dele, seria se expor à rejeição de outros homens e das mulheres (Olavarría, 2004, p. 227, tradução nossa).

A fim de precisar o estreito espaço comportamental e subjetivo autorizado aos homens nesse modelo, convém assinalar que as masculinidades “são construídas simultaneamente em dois campos inter-relacionados de relações de poder – nas relações de homens com mulheres (desigualdades de gênero) e nas relações dos homens com outros homens (desigualdades baseadas em raça, etnicidade, sexualidade, idade, etc)” (Kimmel, 1998, p. 105). O modelo normativo de masculinidade na atualidade é, dessa forma, constitutivamente sexista, heterossexista e racista (Kimmel, 1997; Olavarría, 2004).

Não é, porém, de forma alguma “natural” que a afirmação de uma identidade passe necessariamente pela desvalorização e subjugação do outro. A simples constatação de que a autocategorização das mulheres como *femininas* não passa, via de regra, por essa sanha de domínio e violência deveria bastar para constatar o caráter ideológico de interpretações pseudocientíficas do comportamento masculino (Amâncio, 1997; Deschamps & Moliner, 2009). “A vida é assim e há que aceitá-la como vem” (Olavarría, 2004, p. 237, tradução nossa), pretende assegurar a pedagogia de gênero comprometida com o *status quo*.

1.4.4 Masculinidade como ansiedade, prova e vigilância

As particularidades da masculinidade do *self-made-man*, ao contrário, advém de raízes históricas específicas. Diferentemente de versões anteriores e subalternas de masculinidade, seu

valor deveria ser demonstrado e provado através do êxito no mercado. Era, pois, “uma masculinidade cada vez mais ansiosa, pois requeria demonstração e provas constantes, sendo a aquisição palpável de bens uma evidência de seu sucesso” (Kimmel, 1998, p. 111). Baseada em uma configuração inerentemente instável, e incitada pela ideologia de mobilidade ascendente, tal definição exigia prova constante e incluía o permanente risco de falhar. “A masculinidade deve ser provada, e assim que ela é provada, ela é novamente questionada e deve ser provada ainda mais uma vez” (Kimmel, 1998, p. 111).

Evidentemente, há uma distância considerável entre o motoboy, trabalhador de baixa qualificação em desvantajosa situação de risco, e um empreendedor de sucesso. Sua masculinidade provavelmente se aproximaria mais de uma versão específica desbancada pelo *self-made-man*: a masculinidade do homem trabalhador (Kimmel, 1998). A figura do “Artesão Heroico”, segundo o autor, que incorporava nos séculos XVII e XVIII a força física, uma paternidade dedicada e virtude republicana, foi transfigurada na imagem do trabalhador comum, a “mão de obra”, peça substituível do maquinário fabril. “Foi-se a sua autonomia e o orgulho de habilidade manual; agora ele era dependente, indefeso e quase não era mais um homem” (Kimmel, 1998, p. 113). Não deixa de chamar a atenção a similaridade dessa descrição e a busca dos membros de motoclubes estudados por Wolf (1991) por uma identidade pessoal valorizada e “autêntica” ou, em outras palavras, por se afirmarem como homens.

A *subordinação*, entretanto, não é a única forma de relação entre masculinidades e o ideal hegemônico em voga (Connell, 1997). Essa relação é melhor exemplificada pela experiência do homem homossexual, que vivencia no cotidiano a “exclusão política e cultural, abuso cultural, violência legal (encarceramento pela legislação imperante sobre sodomia), violência urbana (que vai desde a intimidação ao assassinato), discriminação econômica e boicotes pessoais” (Connell, 1997, p. 43, tradução nossa). Ainda que possam ser traçados diversos paralelos com a vivência do homem trabalhador, é bastante claro que ele não é tão *outro* quanto o homossexual ou o homem afeminado: o “mariquinha”, “covarde”, “cu doce”, “filhinho de mamãe”, entre outros apelidos depreciativos (Connell, 1997).

A fuga do feminino e a homofobia são traços essenciais do modelo hegemônico de masculinidade e o homem comum não é exceção à regra. “A identidade masculina nasce da renúncia

ao feminino, não da afirmação direta do masculino, o que deixa a identidade de gênero masculina tênue e frágil” (Kimmel, 1997, p. 54, tradução nossa). Muitas vezes, afirmar-se como homem se torna assunto de vida e morte e faz com que nos mantenhamos exagerando as regras tradicionais da masculinidade.

Na maior parte do tempo, entretanto, a contínua testagem da masculinidade tem contornos menos trágicos, mas não por isso menos importantes. DaMatta (1997) relatou uma brincadeira entre meninos de uma pequena cidade mineira que, apesar de inocente à primeira vista, possui agudo significado na ortopedia de gênero masculina: tratava-se de, em meio ao grupo de amigos, apalpar as nádegas de um deles sem aviso prévio e perguntar: “Tem pente aí?”. A intenção, segundo o autor, era de testar a reatividade do colega a uma área proibida do corpo masculino: seu traseiro. Caso reagisse com espanto ou agressividade, se supunha que era mais sensível naquela área do que permitido e esperado de um homem (gênero e sexualidade caminham de mãos dadas no modelo vigente). Caso demonstrasse indiferença ao gesto, passava no teste e era, por ora, reconhecido como masculino o bastante. Nada impedia, entretanto, que reagisse diferente no dia seguinte e fosse “descoberto” como afeminado.

“Ser homem” não era apenas ter corpo de homem, mas mostrar-se “masculino” e “macho” em todos os momentos. Como a brincadeira do “Tem pente aí” indicava, ninguém devia (ou podia) esquecer essa condição, nem mesmo quando conversava despreocupadamente com os amigos numa área pública da cidade. Um dos preços da masculinidade, portanto, era uma eterna vigilância das emoções, dos gestos e do próprio corpo (DaMatta, 1997, p. 37).

O resultado final da brincadeira, segundo o autor, “indicava que todos eram muito machos para resistir às apalpadelas no rabo e, simultânea e perturbadoramente, todos eram veadinhos em potencial” (DaMatta, 1997, p. 36). Quando o assunto é masculinidade, não há prova definitiva sobre a qual se possa descansar. Na vida adulta, para continuar provando a aquisição bem sucedida de masculinidade, muitas vezes nos atiramos ao perigo, arriscando nossa própria saúde no trabalho e constantemente a arruinando através de compulsões como o alcoolismo, obesidade, violência e acidentes (Keijzer, 1998; Kimmel, 1997). O medo de ser visto como pouco homem, um homossexual ou afeminado é tão grande e tem consequências tão importantes que nos impulsiona a “negar a hombridade aos outros, como uma maneira de provar o

improvável, que se é totalmente varonil” (Kimmel, 1997, p. 62, tradução nossa). Ser homem é um projeto irrealizável.

Mesmo que não cumpram rigorosamente com os padrões hegemônicos, portanto, homens identificados com versões subalternas de masculinidade também se beneficiam em algum grau de suas consequências e geralmente estabelecem com eles uma relação de *cumplicidade*. Seja por evadirem de referências ainda mais baixas na hierarquia de gênero ou por contarem com algum poder sobre outros, esses homens também se beneficiam com o “dividendo patriarcal, aquela vantagem que obtêm os homens em geral da subordinação das mulheres” (Connell, 1997, p. 44, tradução nossa).

Se não podem, assim, ter acesso às referências centrais de prestígio na ordem de gênero, podem perfeitamente disputar um lugar de *marginalidade* em relação à masculinidade dominante. É nesse sentido que “alguns atletas negros podem ser exemplares para a masculinidade hegemônica” do homem branco norteamericano, “mas a fama e riqueza de estrelas individuais não tem um efeito de respingo e não brinda autoridade social aos homens negros em geral” (Connell, 1997, p. 45, tradução nossa). Ainda que a posição hegemônica seja privilégio de poucos, é sempre possível disputar *alguma* parcela de poder.

1.4.5 Trabalho, responsabilidade e paternidade

O homem trabalhador, especialmente aquele filiado a profissões insalubres, apesar de frequentemente destoar em grande medida do modelo hegemônico, tem a oportunidade de valorizar sua virilidade justamente por fazer prova de seu corpo suportando o insuportável e sobrevivendo diariamente ao risco de adoecimento e/ou morte (Keijzer, 2003; Kimmel, 1997). A noção de invulnerabilidade, nesse sentido, é elemento importante na construção identitária masculina: “aos homens nunca acontece nada, a busca do risco como valor da própria cultura, reforçada pelos meios massivos, especialmente nos homens jovens” (Keijzer, 2003, p. 142, tradução nossa).

Segundo o autor, uma velha contradição das reivindicações trabalhistas é o dilema entre lutar pela melhoria das condições de saúde e segurança no trabalho ou por pagamentos extras por diversas situações de risco (o “adicional de periculosidade” em nosso contexto). No final

do século passado, a primeira posição perde espaço nas lutas e negociações, passando a vigorar com maior ênfase a troca de dinheiro por saúde. “Um olhar do campo de gênero pode acrescentar obstáculos no autocuidado que também tem a ver com uma socialização masculina tendente à competência, à temeridade e à percepção de que uma atitude cuidadosa e preventiva não é masculina” (Keijzer, 2003, p. 139, tradução nossa). Quer dizer, além de um posicionamento de classe, a opção por aceitar as condições de risco e adoecimento pode passar pela afirmação e defesa da virilidade de homens trabalhadores. Verifica-se mais uma vez, portanto, a diferenciação com o feminino como motivador subjacente à conduta masculina.

Pillon (2013), por sua vez, relata a exaltação por parte de empresários, governos, operários e sindicatos da “imagem de um operário que ama a sua condição, animado pelos valores do sacrifício e da bravura” (p. 373). Ainda que, segundo o autor, tal versão de virilidade se encontre deslegitimada e em adaptação em decorrência das rápidas evoluções no mundo do trabalho durante o século XX, o discurso de rudeza no trabalho e intimidade com o perigo ainda exerce importante influência na justificação de práticas e como referência identitária. Historicamente associada ao trabalho, a identidade masculina tende a se confundir com sua profissão e ocupação (Keijzer, 2003; Pillon, 2013). “Isso se reforça com o papel de provedor que historicamente desempenhou na família. O corpo é vivido como um instrumento para esses fins” (Keijzer, 2003, p. 140, tradução nossa).

O nascimento de um filho ou filha e a constituição de um novo núcleo familiar, segundo Arilha (1998), é justamente o que vai marcar para o homem a transição entre a adolescência e a vida adulta e operar nele uma série de mudanças identitárias e comportamentais. Segundo a autora, a ideia de “responsabilidade” se associa fortemente à concepção de homem e está intimamente relacionada ao comportamento sexual e reprodutivo: ser um homem em sua plenitude é ser responsável por outros. Ao contrário do que ocorre com as mulheres, a paternidade para um homem significaria não tanto entregar-se ao binômio pai-filho, mas ocupar (finalmente) a referência do “pai de família” e todas as obrigações de proteção e provimento que a acompanham (Arilha, 1998; Olavarría, 2009). Deixar de ser jovem, assim, significaria também rever sua conduta sexual, compreendida como um instinto incontrolável e predatório, mas, paradoxalmente, restrita a uma fase da vida, quando se é jovem e solteiro. Essa ideia é “bastante associada à

expressão ‘zoeira’ no Brasil, que surgiria em oposição à ideia de maturidade e completude: ser casado, com filhos e responsável por uma casa” (Arihla, 1998, p. 59).

1.4.6 Crise e mudança

Não apenas as relações de trabalho, entretanto, sofreram mudanças no último século. Com o advento do feminismo, a entrada das mulheres no mercado de trabalho, a reformulação do papel do Estado e a globalização cultural e econômica, dentre outros fatores, é abalada também a estabilidade dos papéis tradicionais de gênero: a masculinidade entra em crise e, com ela, a paternidade (Connell, 1997; Kimmel, 1997; Olavarría, 2009).

À medida em que se foi consolidando esta nova ordem, ela deixou aos homens que vivem de um salário sem o embasamento histórico que tinham para ser os protetores, autoridades e provedores principais – muitas vezes únicos – de suas famílias: a segurança e continuidade em seu posto de trabalho. Os homens são os que, segundo o modelo de masculinidade dominante, deveriam assegurar uma qualidade de vida mínima aceitável a seu núcleo familiar (Olavarría, 2009, p. 320, tradução nossa).

A participação do homem na reprodução, dessa forma, se restringiu principal – e às vezes unicamente – ao clássico papel de provedor financeiro do lar (Keijzer, 2003). Isso nem sempre se deu, entretanto, por uma falta de interesse dos próprios homens em participar de forma mais ampla da criação de seus filhos e filhas. Muitas vezes, a organização do trabalho e ordenamento social e sanitário consistentemente invisibilizaram o homem como protagonista e corresponsável na reprodução, dificultando ou impossibilitando uma maior participação de sua parte (Olavarría, 2009). Atuaram, assim, como agências conservadoras ao dificultar e desacelerar uma mudança social que se encontra ainda em pleno andamento.

Não só por parte das mulheres, que já não desejam nem toleram se restringirem ao espaço doméstico e do cuidado, também muitos homens começam a se perguntar sobre uma diversidade de experiências de cuidado e proximidade às quais não tiveram acesso. A divisão de gênero da família e demais instituições urge, hoje, por ser transformada. Segundo Keijzer (2003), há um vazio na forma hegemônica de paternidade que rebaixa o homem

ao papel de provedor e tem a ver com a criação desse outro nível de provisão de cuidados, de guia cognitiva, emoções e experiência onde os pais não somente dão, como também se enriquecem. Ponto central desta provisão é o maior envolvimento dos homens nos cuidados de saúde de seus filhos e filhas (Keijzer, 2003, p. 147, tradução nossa).

Falar em “crise” das relações de gênero e atestar seu caráter histórico e transitório, portanto, implica não somente em perdas ou enfraquecimentos de referências, mas sobretudo em possibilidades de transformação e superação de velhas lacunas e contradições. “De fato, nos proporciona algo extraordinariamente valioso – a ação, a capacidade de atuar. (...) À partir dos elementos que existem ao nosso redor em nossa cultura – pessoas, ideias, objetos – criamos ativamente nossos mundos, nossas identidades. Os homens podem mudar, tanto individual como coletivamente” (Kimmel, 1997, p. 50, tradução nossa).

A análise e consideração dos custos e consequências da socialização masculina, por outro lado, não deve ser confundida como um esforço em estabelecer as “novas vítimas” do gênero, o que seria claramente uma inversão de valores. Diferentemente das mulheres, a maior parte dos problemas vivenciados pelos homens são autoinfligidos e muitas vezes denunciam justamente tentativas desesperadas por manter ou reconquistar um poder que não mais se sustenta (Keijzer, 2003). As configurações de gênero, como esperamos ter demonstrado, não são experiências circunscritas e facilmente localizáveis, mas sim eixos organizadores dos mais diversos âmbitos da prática social (Connell, 1997).

Nesse sentido, julgamos ter elementos o bastante para supor que o exame desse campo social possa ter relevância na investigação da construção de sentido e da conduta entre motoboys. Para tanto, lançaremos mão de um suporte teórico que já se mostrou útil em outros trabalhos de gênero no incremento da consistência e alcance da análise: a Teoria da Identidade Social, de Henri Tajfel.

1.5 Identidade Social

Como vimos, mais do que a coocorrência entre um bem de consumo (e produção) e atributos orgânicos do sexo masculino, a configuração do universo da motocicleta e do motociclismo

profissional como espaços masculinos sugere uma apropriação desigual do veículo entre os gêneros. Ao contrário do que seríamos levados a pensar sob a referida perspectiva do ato inseguro (Diniz et al., 2005; F. H. V. C. Silva & Günther, 2009), crucial para a inauguração da área de pesquisa e atuação hoje conhecida como psicologia do trânsito e da implementação do processo de avaliação psicológica de condutores no país, uma hipótese possível é a de que o indivíduo não se comporta no contexto do trânsito apenas em função de suas características idiossincráticas, personalidade ou tendências biológicas, mas também como membro de categorias sociais que o ultrapassam e das quais sente que faz parte.

Esses pressupostos, que não são de todo estranhos a uma série de estudos de trânsito e gênero citados até agora, foram sistematizados de maneira específica por Henri Tajfel (1982, 1983) em sua Teoria da Identidade Social (Amâncio, 1997; Deschamps & Moliner, 2009; Torres & Camino, 2013), ponto de partida teórico para a presente pesquisa. A relevância da perspectiva reside em permitir colocar em termos conceituais o problema aqui levantado da articulação entre o psicológico e o sociológico, quer dizer, da relação entre o si-mesmo, o reconhecimento de suas pertencas grupais e o comportamento cotidiano (Amâncio, 1997; Deschamps & Moliner, 2009).

Para Tajfel (1983), a identidade social pode ser definida como “aquela parcela do autoconceito dum indivíduo que deriva do seu conhecimento da sua pertença a um grupo (ou grupos) social, juntamente com o significado emocional e de valor associado àquela pertença” (p. 290). Conjuga, assim, de um a três elementos: *cognitivo*, o conhecimento de uma pertença, *avaliativo*, uma conotação de valor positivo ou negativo do grupo e/ou de sua pertença a ele e, por fim, um investimento *emocional* em relação ao próprio grupo.

A identidade não é, pois, aquilo que se “é” (Sá, 2009) ou algo que se “tem” de forma estável (Tajfel, 1983), mas sim um “um fenômeno subjetivo e dinâmico resultante de uma dupla constatação de semelhanças e de diferenças entre si mesmo, os outros e alguns grupos” (Deschamps & Moliner, 2009, p. 14). Os agentes sociais, dessa forma, se integram num espaço social não só através do reconhecimento de uma pertença, mas, ao se reconhecerem semelhantes, buscam situar-se num lugar específico, se diferenciando tanto de grupos de não pertença quanto de forma individualmente diferenciada (Deschamps & Moliner, 2009; Tajfel, 1982, 1983). A noção de identidade, que, segundo Tajfel (1983), é propositalmente vaga e flexível, nos é útil na

medida em que permite o estudo integrado desde a filiação a um grupo que mantém interações face a face (como os motoboys) até a pertença a categorias sociais mais amplas (no caso, aos motociclistas e ao gênero masculino).

Um indivíduo sente, pensa e comporta-se numa variedade infinita de situações através da vida, com base na sua identidade social, criada pelos vários grupos de que é membro, e com base na sua relação com a identidade social dos outros enquanto indivíduos, ou *en masse* (Tajfel, 1982, p. 41).

É, portanto, em uma relação de alteridade que os sujeitos constroem sua identidade num universo social segmentado em grupos, alguns dos quais sentem fazer parte, outros dos quais se diferenciam. A referência aos outros e o reconhecimento de uma multiplicidade de grupos e pessoas, dessa forma, não é uma atividade qualquer desenvolvida pelo indivíduo, mas constitui a base simbólica pela qual poderá reconhecer-se como sujeito único (Marková, 2006). A importância da arena intersubjetiva é tal que justamente através do diálogo “os participantes se confirmam como co-autores e confirmam também suas participações nas realidades sociais” (Marková, 2006, p. 124). A Teoria da Identidade Social se mostra frutífera, portanto, ao permitir a passagem entre os polos individual e coletivo do comportamento social.

Este é, pois, um fenómeno social que se pode considerar um exemplo, *par excellence*, da interação entre o indivíduo e o seu contexto social. O contexto social das relações intergrupais contribui para fazer dos indivíduos o que eles são e são eles, por sua vez, que produzem este contexto social; um e outro desenvolvem-se e mudam simbioticamente (Tajfel, 1982, p. 41).

“Ao invés de questionar”, portanto, “sobre o desempenho do indivíduo no grupo ou sobre a influência do grupo no indivíduo, nós questionamos o indivíduo e o grupo dentro de suas interdependências comunicativas” (Marková, 2006, p. 135). Como primeira consequência da natureza dialógica da relação entre pessoal e social, cabe reconhecer que os próprios conteúdos sobre os quais se assentam as constatações de semelhanças e diferenças são indissociáveis, adquirindo significado através da comparação social (Amâncio, 1997; Deschamps & Moliner, 2009; Tajfel, 1982, 1983).

1.5.1 Comparação social

Juízos como “imprudente”, “ousado” ou “incivilizado” seriam, por exemplo, “impossíveis de se fazer num vácuo de asserções absolutas” (Tajfel, 1982, p. 149) e só adquirem real significado através do contraste com outros que, se supõe, seriam prudentes, cautelosos/as e civilizados/as. As asserções comparativas permitirão ao sujeito delimitar as características comuns aos membros de seu próprio grupo, justificar sua pertença a ele, bem como descobrir em si suas próprias características idiossincráticas (opiniões, atitudes, beleza, habilidades sociais, etc). A perspectiva, com base em um largo conjunto de evidências, se opõe, assim, à crença ingênua de que teríamos acesso direto a nossos estados internos ou que as características físicas, sociais e psicológicas dos outros nos seriam autoevidentes através da observação externa (Deschamps & Moliner, 2009; Tajfel, 1982).

A referência ao outro pode também levar à tentativa de desvincular-se do próprio grupo quando ela implica em uma ameaça sobre a identidade (Deschamps & Moliner, 2009). O sujeito poderá, neste caso, buscar se desmarcar da referência que o aflige através da mudança os parâmetros de comparação em função dos quais é julgado inferior.

A “ameaça à identidade” é antes de tudo considerada como decorrente da inferioridade de um agente social numa dada situação. Os agentes sociais que tomam a iniciativa da diferenciação, da inovação, seriam aqueles que são negados por aqueles que lhes são superiores, aqueles que ocupam uma posição irremediavelmente inferior nas dimensões de comparação. (...) Nestas condições, a comparação social (...) torna-se uma avaliação de suas chances de êxito num sistema competitivo, o que permite adotar estratégias de ação adaptadas às situações (Deschamps & Moliner, 2009, p. 43).

Os agentes sociais podem, ainda, ser individuais ou coletivos, de forma que tanto pessoas quanto grupos passam por processos de percepção de sua superioridade/inferioridade na escala social e de adoção de estratégias identitárias autodefensivas (Deschamps & Moliner, 2009). A estratégia de mudança pode, portanto, passar pela via coletiva através do fortalecimento dos laços internos de solidariedade e a tentativa comum de melhorar a posição e valor social do grupo.

Worchel e Coutant (2004), nesse sentido, propõem que o próprio grupo desenvolve e mantém uma identidade e, de maneira análoga ao indivíduo, buscará preservá-la. Partindo de uma crítica à ênfase cognitiva das primeiras formulações da Teoria da Identidade Social, que sujeitariam o grupo a processos e estruturas intrapsíquicas do indivíduo, os autores defendem que os grupos são realidades físicas que têm uma forma (limites sociais e físicos), uma estrutura (papéis e normas) e uma história próprias. “Grupos, assim como indivíduos, se preocupam em estabelecer sua identidade (...) o mais positiva possível. Essa identidade é crítica para atrair e reter membros do grupo e, portanto, é crucial para a sobrevivência do grupo” (Worchel & Coutant, 2004, p. 195, tradução nossa).

Se é verdade, entretanto, que a compreensão de Tajfel do grupo como uma representação mental tem como resultado uma causalidade unidirecional do indivíduo para o coletivo, como sugerem Worchel e Coutant (2004), também é certo que o próprio autor indicou os caminhos pelos quais seu modelo poderia ser refinado.

Que “nenhum grupo social é uma ilha” não é menos verdade do que dizer que “nenhum homem é uma ilha”. As características do grupo de uma pessoa, no seu conjunto (tais como o seu estatuto, riqueza ou pobreza, cor da pele ou capacidade para atingir os seus fins) atingem todo o seu significado quando relacionadas com a percepção de diferenças em relação a outros grupos e a conotação de valor destas diferenças (Tajfel, 1983, p. 293–294).

As características e traços atribuídos a um grupo ou outro, nesse sentido, só serão traduzidas em dimensões úteis à diferenciação se forem concebidas em termos relativos. A análise da escolha de elementos de diferenciação, além disso, pode ser especialmente frutífera, visto que “saber o que é importante para quem avalia, permite-nos prever como e quando ele tenderá a utilizar os seus juízos mais extremos” (Tajfel, 1982, p. 129).

Diversos autores reconhecem, hoje, que as buscas por similaridade e diferença pelos diversos atores sociais, bem como a polaridade pessoal e social do comportamento, não são necessariamente contraditórias. Uma forte assimilação de valores e normas largamente partilhadas pode, por exemplo, apontar para a excepcionalidade de uma pessoa ou grupo, justamente por serem mais conformes do que os outros.

A Conformidade Superior de Si mesmo resultaria do desejo de dar ao outro uma imagem favorável de si mesmo (afirmando sua conformidade às normas de um conjunto social) e do fato de que esta conformidade aparece como atentando para sua identidade (o indivíduo percebendo-se como sendo distinto dos outros, autônomo, específico, único) (Deschamps & Moliner, 2009, p. 45)

Ao mesmo tempo, se reconhece que as diversas filiações grupais (de gênero, classe, nacionalidade, profissão e demais grupos e categorias dos quais participamos) nos fornecem os elementos pelos quais poderemos nos reconhecer como indivíduos diferentes de todos os outros e outras (Deschamps & Moliner, 2009). Ser uma pessoa única é compartilhar, a sua maneira e com a sua história, de referências compartilhadas.

1.5.2 Categorização social

Em Tajfel (1982, 1983), algumas das principais consequências da categorização social seriam a diminuição perceptiva das diferenças entre os membros de um mesmo grupo e o exagero das diferenças entre grupos diferentes. O processo, segundo o autor, teria como finalidade a diminuição da incerteza e ambiguidade do mundo social e, conseqüentemente, o fornecimento de um guia prático para a ação.

A categorização encontra então sua função no papel que ela desempenha na sistematização do entorno, sua decupagem e sua organização. Mas, se há sistematização do entorno, também há simplificação, isto é, as características dos estímulos devem poder ser modificadas para serem integradas às estruturas já existentes. De sorte que, através da categorização, as semelhanças ou as diferenças entre os objetos categorizados se tornam mais marcantes do que são na realidade (Deschamps & Moliner, 2009, p. 29).

A simplificação dos estímulos, entretanto, e especialmente quando se trata de categorizar pessoas em grupos de pertença e não pertença, não é distribuída igualmente e nem ocorre de maneira completamente “inocente”. Não se trata, tampouco, de manipulações deliberadas da realidade, mas, “ao contrário do que se passa na categorização de estímulos físicos, no caso da categorização social os sujeitos estão eles próprios no interior de uma rede de categorias”

(Deschamps & Moliner, 2009, p. 31), sendo eles mesmos sujeitos e objetos da categorização. Dessa maneira, se o processo de categorização pode levar (e geralmente leva) a um efeito de estereotipia, este atinge, via de regra, com muito mais intensidade o grupo alheio.

Antes de discutir melhor seus efeitos sobre as relações sociais, uma ressalva precisa ser feita sobre a natureza dos estereótipos. Classicamente estudados pela Psicologia Social como “erros” do indivíduo no processamento da informação, aspectos importantes deste fenômeno foram mantidos ocultos à investigação acadêmica. Mais do que uma falha na apreensão do ambiente, os estereótipos cumprem, eles também, uma importante função cognitiva.

Os estereótipos surgem a partir de um processo de categorização. Introduzem simplicidade e ordem onde existe complexidade e uma variação quase aleatória. Podem-nos ajudar a transformar diferenças menos claras entre os grupos em diferenças mais nítidas, ou a criar novas diferenças onde não existem nenhuma. (...) por outras palavras, realizaremos, em cada situação relevante, tanta simplificação estereotipada quanta pudermos, sem exercer uma desnecessária violência sobre os factos (Tajfel, 1982, p. 148).

O exagero das diferenças, dessa forma, não é apenas fonte de erro, mas, sobretudo, permite aos sujeitos realizar diferenciações úteis no cotidiano e situar-se com maior eficiência no contexto social (Tajfel, 1982). Tal perspectiva se aproxima, assim, de vertentes da filosofia e ciências humanas que veem na capacidade de fazer distinções uma das bases do pensamento humano (Marková, 2006). Para Tajfel (1982), ainda, não basta examinar a categorização social como fenômeno abstrato, “é necessário estabelecer relações entre as condições que determinam a sua presença e a forma de operar, com os seus efeitos nas regularidades amplamente difundidas do comportamento social” (p. 64).

A categorização social, como vimos, não é um processo automático ou universal que operaria de maneira análoga independente de quem categoriza e quem é categorizado. Ao contrário, é um processo versátil que, apesar de apresentar regularidades, é apropriado e desenvolvido de maneira diferente por atores sociais diferentes. Imbrica-se, portanto, em jogo de interesses e necessidades diversos em que os participantes não contam com os mesmos recursos e nem com o mesmo status social (Deschamps & Moliner, 2009).

Constatou-se, dessa forma, que a diferenciação entre grupos, em que o próprio sujeito está implicado, geralmente vem acompanhada da valorização do endogrupo e de desvalorização do exogrupo (Tajfel, 1982, 1983). Isso acontece, segundo o modelo de Tajfel, em decorrência de uma motivação dos indivíduos e grupos, em nossas sociedades, a sustentarem uma identidade positiva em relação aos outros. Por se basear em termos relativos, uma saída preferencial para o problema seria, assim, a realização de diferenciações autocomplacentes entre “nós” e “eles”, valorizando a própria identidade através da negatização da identidade alheia.

1.5.3 Assimetria e poder

Apesar de contar com larga evidência que a corrobore, a hipótese da motivação por uma autoimagem positiva tem sido colocada em perspectiva através de achados que sugerem que este nem sempre é o caso. Reconhece-se, hoje, que a motivação para a busca de uma autoimagem positiva (ou pelo menos a ênfase que os sujeitos dão a ela no cotidiano) pode ser mais situacional do que se pensava e que, seja qual for o caso, esta não se manifesta da mesma maneira por diferentes grupos e em diferentes sociedades (Amâncio, 1997; Worchel & Coutant, 2004).

A própria homogeneização do exogrupo está longe de ser um fenômeno universal, sendo mais prevalente entre grupos privilegiados (Deschamps & Moliner, 2009). Isso é compreensível quando se pensa que os estereótipos negativos, ao igualarem os membros dos grupos entre si, e atribuírem a eles traços e características desvalorizados (como criminalidade, tendência a violência, baixa inteligência ou baixo controle de impulsos), constituirão o substrato cognitivo dos preconceitos e, em última instância, servirão de justificativa à discriminação comportamental (Deschamps & Moliner, 2009; Tajfel, 1982, 1983). Um exogrupo que se julga ameaçador, ao mesmo tempo, é mais previsível quando formado por uma massa homogênea do que por membros singulares e idiossincráticos.

Por oposição, o próprio grupo se favorece ao reconhecer-se como heterogêneo. Sua variabilidade interna facilitaria a validação de suas atitudes e opiniões, que, ao contrário do grupo homogeneizado, não decorreria da pertença ao grupo, mas de autênticas posições pessoais. Dessa forma, os membros do endogrupo se aproximariam também do ideal de sujeito em nossas culturas, onde “o tema da singularidade, da individualidade, da diferença é dotado de mais

valor que o da semelhança” (Deschamps & Moliner, 2009, p. 71). Para o autor, “são os grupos dominantes que correspondem ao modelo do que deve ser um sujeito nos nossos tipos de sociedade: um sujeito social, imaginário, que desempenha um papel de norma em relação à qual cada um poderá comparar-se” (p. 121) e tentar atingir. “Nas nossas sociedades ocidentais contemporâneas, este sujeito ideal é provavelmente um indivíduo livre, autônomo e responsável. É a figura do cidadão” (p. 121).

Como vimos, esses valores fazem parte justamente daqueles ressaltados pela mitologia masculina. Com efeito, uma série de estudos demonstram as consequências das relações de dominação sobre o comportamento das mulheres, que não revelariam uma busca por diferenciar-se e nem de autofavoritismo quando confrontadas com o sexo oposto (Amâncio, 1997; Deschamps & Moliner, 2009). Segundo Amâncio (1997), ainda, a própria noção de pessoa estaria permeada por valores masculinos, corroborando a tese de que o modelo hegemônico de masculinidade exerce pressão tanto sobre homens quanto sobre mulheres, se impondo como ideal de humanidade.

Para o grupo dominado, a diferenciação está sujeita à dupla pressão da referência da representação dominante de pessoa e da representação do seu modo de ser específico, fusional e indiferenciado. Assim, a distintividade positiva de seu grupo passa necessariamente, para as mulheres, pela adoção do modelo de comportamento masculino e socialmente referente, tanto mais tratando-se de sujeitos inseridos no mundo do trabalho e colocados numa situação de desempenho valorizado (Amâncio, 1997, p. 306).

As vias, portanto, pelas quais o grupo dominado pode percorrer para tentar valorizar seu grupo de pertença são repletas de desvios e obstáculos inexistentes a membros de grupos dominantes. Não se observa, por exemplo, o mesmo efeito de homogeneização do exogrupo entre as estratégias identitárias de grupos de baixo estatuto, mas, pelo contrário, é comum conceberem uma homogeneidade maior de seu próprio grupo, adotando muitas vezes aqueles elementos depreciativos lhe imputados por grupos dominantes. Se os atores sociais têm uma relação de interdependência, esta não se dá necessariamente de maneira *simétrica* (Amâncio, 1997; Deschamps & Moliner, 2009).

A observação, entretanto, não deveria causar espanto. Tajfel, em 1982, já pontuava que a constatação da adoção de uma autoimagem negativa por parte de grupos minoritários (no caso, canadenses francófonos) “contradiz a visão hiper-simplificada de que os estereótipos nacionais são determinados por uma imagem autística a-crítica e ideal do seu próprio grupo, em especial quando este grupo é contrastado com outro num contexto de tensão ou conflito explícitos” (p. 137). A autovalorização por esses grupos, entretanto, pode se manifestar de maneiras tortuosas. Segundo Deschamps e Moliner (2009), “acentuando a percepção que podem ter de sua homogeneidade relativa: ‘restringiriam as categorias’, formando mais uma entidade e se mostrariam mais solidários que os grupos de não pertença” (p. 69).

Estaríamos, assim, diante de duas versões do processo de categorização social com diferentes organizações e grau de variabilidade interna: uma composta por elementos indiferenciados (*categorização conjuntista*) e outra por um conjunto de elementos singulares (*categorização prototipicalista*). Se, como vimos, ambas são empregadas pelos mesmos indivíduos para caracterizar seu grupo de pertença e os grupos alheios, ainda que de maneiras diferentes, estes “são dois processos que agem conjuntamente, mas em níveis diferentes no momento da interação entre indivíduos caracterizados por sua pertença a diferentes grupos” (Deschamps & Moliner, 2009, p. 73):

A categorização conjuntista se aproximaria do modelo tajfeliano e teria como produto categorias sociais nitidamente delimitadas (Deschamps & Moliner, 2009). Nesse modelo, todos os elementos da categorias possuiriam as características que a definem em seu conjunto, sendo portanto, indiferenciados e intercambiáveis entre si. Esse “*grupo agregado*” (Amâncio, 1997) parece, então, ser o caso da categorização (e autocategorização) dos grupos minoritários.

A categorização prototipicalista, por outro lado, estaria à base de grupos mais vagos e imprecisos, compostos por sujeitos individualizados e diferenciados por seus diferentes graus de pertença à categoria (Deschamps & Moliner, 2009). Ao invés da oposição binária entre pertença e não-pertença típica dos grupos agregados, os “*grupos coleção*” (Amâncio, 1997) se estruturam “em torno de um núcleo central, mas são desprovid[os] de limites claros que permitiriam definir de modo nítido a pertença ou a não pertença a esses conjuntos” (Deschamps & Moliner, 2009, p. 72). Corresponderiam, portanto, à autoimagem ostentada por grupos dominantes e se

aproximariam mais do modelo ideal de Homem em nossa cultura.

1.5.4 Atribuição social

O efeito da posição desigual dos grupos na escala social também se dará sobre os processos de atribuição social, outro dos pilares da Teoria da Identidade Social (Amâncio, 1997; Deschamps & Moliner, 2009). Por muito tempo tido pela Psicologia Social como fenômeno restrito ao plano intraindividual dos processos cognitivos, a atribuição social é o processo por meio do qual nós explicamos, no cotidiano, nossas atitudes, opiniões e comportamentos, a conduta dos outros e os eventos que nos ocorrem. Se, através da comparação e categorização fomos capazes de descrever as características que nos definem, será através da atribuição que responderemos à pergunta: “Os acontecimentos aos quais estamos ligados se devem ao que somos, são a expressão de nossa verdadeira “natureza”, ou dependem do mundo no qual nos encontramos, são expressão de contingências que nos são exteriores”? (Deschamps & Moliner, 2009, p. 46).

Como seria de se esperar, também aqui exerce influência o viés da autocomplacência. Diversos estudos evidenciam que os sujeitos são seletivos ao realizarem atribuições internas ou externas de eventos que julgam relevantes e levam em consideração quem é o objeto da atribuição: si mesmo ou um outro, um membro do endogrupo ou do exogrupo (Deschamps & Moliner, 2009; Tajfel, 1982, 1983). De maneira geral, tende-se a atribuir características desejáveis de si mesmo e do semelhante a características internas, estáveis e intencionais, enquanto atributos indesejáveis seriam preferencialmente tidos como externos, instáveis e não intencionais, fruto de alguma casualidade ou influência exterior. A equação é invertida quando se trata de um exogrupo do qual se busca diferenciar, seus defeitos e mazelas são expressão de sua própria constituição interna. São assim e pronto.

Outro achado, ainda mais geral, diz respeito ao “erro fundamental de atribuição”, termo cunhado por Ross (1977, citado por Deschamps & Moliner, 2009), que se refere a uma tendência das pessoas a preferirem realizar atribuições internas do que externas. Provavelmente relacionado com uma norma de internalidade em nossa sociedade, nós tratamos constantemente no cotidiano com termos como personalidade, caráter, complexos, ideias, conflitos, inteligência, mente, cérebro, alma etc. Nossas ações são expressão daquilo que *realmente* somos, bem como

daquilo que nos acontece. Afinal, sabemos que apenas colhemos aquilo que plantamos. É interessante, nesse sentido, uma passagem em Connell (1997) em que a autora discute a especificidade da concepção atualmente vigente de masculinidade em relação a outras culturas.

Todas as sociedades contam com registros culturais de gênero, mas não todas têm o conceito *masculinidade*. Em seu uso moderno, o termo assume que a própria conduta é resultado do tipo de pessoa que se é. Quer dizer, uma pessoa não-masculina se comportaria diferentemente: seria pacífica no lugar de violenta, conciliatória no lugar de dominante, quase incapaz de dar um chute em uma bola de futebol, indiferente na conquista sexual, e assim sucessivamente (Connell, 1997, p. 31, grifo da autora, tradução nossa).

Outros estudos, entretanto, vão sugerir que o viés de internalidade advém menos de tendências individuais do que de efeitos da categorização social: o “erro último de atribuição” se relaciona intimamente com as pertencas grupais. Nesse sentido, a preferência por explicações internas se intensificaria especialmente em fortes conflitos intergrupos e poderia ser resultado de um viés de autocomplacência e de uma tentativa de justificação do comportamento direcionado aos outros (Deschamps & Moliner, 2009). Mas nem isso é tão geral como se pensava e se manifesta sobretudo em confrontos entre grupos que ocupam posições sociais aproximadamente simétricas. Na verdade, enquanto homens preferem explicações internas para si mesmos e consideram as mulheres menos internas que eles mesmos, a situação é inversa para elas, que constantemente são levadas a se sentirem responsáveis por sua situação de dominadas (Deschamps & Moliner, 2009).

O lugar dos grupos ou categorias sociais numa formação social desempenha um papel na atribuição de causalidade interna ou externa aos indivíduos que pertencem a esses grupos ou categorias e que os grupos dominados podem não conformar-se ao erro último de atribuição aceitando o ponto de vista que os grupos dominantes lhes impõem (Deschamps & Moliner, 2009, pp. 59–60).

Dessa forma, o viés de internalidade amplamente compartilhado é, antes de tudo, a norma de um grupo social privilegiado, com atravessamentos de gênero e é adquirida de maneira desigual durante os processos de socialização (Deschamps & Moliner, 2009). A consideração de

processos cognitivos básicos, portanto, como a comparação, categorização e atribuição social não implica na suposição de uma estrutura universal e homogeneizante das relações sociais. Ao contrário, “o facto destes instrumentos existirem (isto é, que façam parte do equipamento humano cognitivo) não nos dá mais informação sobre o se, quando ou como ele será usado” (Tajfel, 1982, p. 59). Seu estudo se justifica pois “são condições necessárias (...) para o aparecimento de formas de comportamento intergrupo; [mas] não são condições suficientes (Tajfel, 1982, p. 61).

1.5.5 Masculinidades como identidades

Acreditamos, assim, que o estudo dos processos identitários pode instrumentalizar a análise e contribuir para a compreensão do viés de gênero na formação das identidades e nos comportamentos de motociclistas profissionais. Como apresentamos, os estudos de gênero apontam para a consolidação do masculino em torno de certos traços e comportamentos que, julga-se, espera-se e monitora-se para que sejam desempenhados pelos membros e representantes da categoria.

Ao mesmo tempo, essa definição não acontece em um vazio, mas é construída em constante e desigual referência às mulheres. A fuga do feminino que caracteriza a versão hegemônica de masculinidade não parece escapar às regularidades observadas nos demais conflitos intergrupos. Por outro lado, é bastante claro que a busca por diferenciação, autonomia e independência por parte dos homens em nossa cultura se constitui em uma modalidade específica de identificação que, apesar de não ser a única, sobrepõe-se a todas as outras.

Para nossos propósitos, entretanto, não basta saber que há uma assimetria dos homens em relação às mulheres, mas resta responder como se dão, dentro do próprio universo masculino, as relações entre as categorias que o compõem internamente, entre diferentes versões de masculinidade (Kimmel, 1998). Como bem mostrou Keijzer (1998), afinal, se faz necessário “analisar também a forma com que criamos relações de poder e dominação entre os homens” (p. 209, tradução nossa), bem como os custos e consequências da socialização masculina.

1.6 Objetivos

Esperamos, assim, que escutar os motoboys em uma perspectiva de gênero possa contribuir com a compreensão de como vivenciam o perigo concreto a que se submetem diariamente, os elementos que julgam importantes na determinação de condutas de risco ou proteção e os motivos que os levam a ingressar e continuar no ramo.

Situados numa interseção entre trabalho e motociclismo, diversão e comprometimento, o que significa, para esses homens, pilotar uma motocicleta? Que sentidos atribuem ao veículo, a seus diferentes usos e usuários? Como se apropriam dessa máquina que pode ser ao mesmo tempo veículo de transporte ou instrumento de trabalho, meio de lazer ou de violência? Haverá diferenças importantes entre consumir o produto e produzir através dele?

Que valores e comportamentos supõem serem esperados em função de cada uma dessas referências? Interessa saber como se relacionam, como constroem para si lugares específicos no meio social e com quais consequências. Investigaremos, assim, a vinculação entre o veículo que mais mata no Brasil – a motocicleta – e o grupo que mais morre no trânsito – os homens.

1.6.1 Objetivo geral

Identificar que possibilidades de ser homem estão dadas para motoboys da região metropolitana de Belo Horizonte e, por sua vez, como essas diferentes versões de masculinidades incidem na forma como se veem, se sentem e se comportam como motociclistas.

1.6.2 Objetivos específicos

1. Descrever e analisar como motoboys se assemelham e se diferenciam de outros motociclistas e demais atores do trânsito, como se avaliam e com que investimento emocional;
2. Identificar e comparar quais os usos (reais e imaginários) atribuídos ao veículo e como se dá a atribuição de status ao grupo;
3. Compreender como as configurações de gênero intercedem nos significados associados a ser motociclista profissional, bem como sua participação nas condutas de consumo e condução do veículo.

Pretende-se, dessa forma, contribuir com o desenvolvimento de um modelo psicossocial de estudo do trânsito (Lagares, 2001) e, assim, com a consolidação da natureza multidisciplinar e plurimetodológica da psicologia do trânsito. Espera-se, além disso, oferecer subsídios para o desenvolvimento de políticas públicas e novos modelos de gestão, potencializando campanhas educativas e intervenções que visem conter o aumento das taxas de mortalidade entre motociclistas, com especial atenção às especificidades do público masculino. Pautar a participação na construção de políticas públicas significa, por fim, tomar parte nos processos decisórios que incidem sobre nossa própria atividade, até agora restrita à avaliação das condições psicológicas para dirigir (Dagostin, 2006; F. H. V. C. Silva & Günther, 2009).

Capítulo 2

Procedimentos Metodológicos

Neste capítulo, descreveremos os processos de coleta e análise de dados, os instrumentos utilizados e o percurso de investigação. Apresentaremos, primeiramente, nossas escolhas quanto à seleção dos participantes da pesquisa, as técnicas de entrevista utilizadas e o perfil do entrevistados. Em seguida, discutiremos nossas opções no processo de codificação das entrevistas e as etapas pela qual passou a análise dos dados.

Com vista a alcançar os propósitos da investigação, foram realizadas dez entrevistas semi-estruturadas (Flick, 2004; Queiroz, 1991) com motoboys moradores da região metropolitana de Belo Horizonte/MG. As entrevistas foram registradas com o auxílio do gravador (Queiroz, 1991) e analisadas através da técnica de Análise de Conteúdo (Bardin, 1977/2011; Bauer, 2002; Flick, 2004; Franco, 2003).

2.1 Entrevistas

2.1.1 Participantes

A relevância e representatividade dos motoboys como participantes da presente pesquisa se assenta no fato de que eles compõem um grupo que tem em comum a motocicleta como elemento central e uma composição marcadamente masculina. Através da apreensão do processo de construção de uma identidade de gênero e em relação ao universo da profissão e do motociclismo, nos perguntamos como interagem, se complementam ou competem essas dimensões

na determinação das práticas no trânsito sobre duas rodas. O desenho de pesquisa, ao focalizar homens motociclistas, pretende contribuir com a compreensão da construção social do alto índice de motorização e mortalidade entre a população masculina em geral e entre motociclistas profissionais em específico.

Os sujeitos, todos homens, formam um grupo heterogêneo, com práticas e inserções profissionais diversas (Tabela 1). A idade dos entrevistados variou entre 27 e 50 anos e a experiência relatada como motofretista foi desde 2 até 19 anos. Quanto à experiência como motociclistas, as respostas variaram desde 2 anos e 7 meses até 36 anos. Seis disseram ser esta sua única fonte de renda, dois relataram trabalhar como motoboys em dois turnos e apenas dois afirmaram ter outro emprego fixo. Apenas três deles disseram ser solteiros. Os nomes atribuídos aos entrevistados são fictícios.

Tabela 1
Perfil dos entrevistados

Entrevistado	Idade	Experiência como motociclista	Experiência como motoboy	Outro emprego	Estado civil
Davi	40 anos	22 anos	18 anos	Sim	Casado
Gustavo	30 anos	18 anos	4 anos	Sim*	Casado
Jorge	43 anos	35 anos	6 anos	Não	Casado
Lucas	29 anos	17 anos	8 anos	Não	Solteiro
Marcos	32 anos	2 anos e 7 meses	2 anos e 6 meses	Sim	Casado
Natan	30 anos	9 anos e 3 meses	9 anos	Sim*	Casado
Nicolas	50 anos	36 anos	19 anos	Não	Casado
Nelson	26 anos	8 anos	2 anos	Não	Solteiro
Renan	40 anos	26 anos	15 anos	Não	Solteiro
Renato	27 anos	14 anos	7 anos	Não	Casado

Nota. *Possuem dois empregos como motoboys.

2.1.2 Entrevistas semiestruturadas

Optamos por realizar entrevistas semiestruturadas por julgarmos convenientes seu caráter relativamente versátil e, ao mesmo tempo, permitir um direcionamento mínimo que garantisse a comparabilidade das respostas. ‘Uma meta das entrevistas semi-estruturadas em geral’, segundo (Flick, 2004), “é revelar o conhecimento existente de modo a poder expressá-lo na forma de respostas, tornando-se assim, acessível à interpretação” (p. 99). Através da técnica, assim, esperamos acessar os conhecimentos, julgamentos, atitudes e opiniões que participam das dinâmicas identitárias dos entrevistados.

Por pretendemos, portanto, aceder a uma expressão da subjetividade dos sujeitos, julgamos que o baixo grau de direcionamento oferecido pelo procedimento seria mais adequado aos objetivos da pesquisa. “A vantagem desse método é que o uso consistente de um guia da entrevista aumenta a comparabilidade dos dados, e sua estruturação é intensificada como resultado das questões do guia. Se os enunciados concretos sobre um assunto forem o objetivo da coleta de dados, uma entrevista semi-estruturada será a maneira mais econômica” (Flick, 2004, p. 107).

Privilegiamos, na construção do roteiro de entrevista (anexo 2), uma transição entre questões mais gerais, que buscam apreender os sentidos atribuídos à motocicleta, suas possibilidades de uso e seus usuários, e questões mais específicas, que possibilitem acessar como representam e avaliam a si mesmos e seu grupo de pertença em relação a outros grupos que julguem relevantes. Procuramos, ainda, compreender como esses sujeitos se entendem como homens e que relação as construções de gênero podem guardar com a forma como se veem, se sentem, e se comportam como motociclistas.

O uso de um roteiro de entrevista acarreta, entretanto, uma série de problemas com os quais precisamos lidar no momento das entrevistas. Associado à versatilidade do método, há que se reconhecer um tensionamento entre “o *input* do guia da entrevista e os propósitos da questão de pesquisa, por um lado, e o estilo de apresentação do entrevistado, por outro” (Flick, 2004, p. 106). Ou seja, por mais que a abertura do processo de entrevista à cadência de fala e pensamento do entrevistado permita o surgimento de temas insuspeitados e a exposição de relações entre elementos diversos, a estruturação prévia da entrevista atua como um direcionamento necessário para garantir a produtividade dos dados.

A própria autonomia do informante, que deve ser salvaguardada ao efetuar seu relato, pode resultar numa enorme dispersão de anedotas, num acúmulo de detalhes repetitivos, num aglomerado de problemas incoerentes e sem ligação entre si, que se revelam praticamente inúteis para as finalidades do pesquisador (Queiroz, 1991, pp. 76–77).

A aplicação burocrática do roteiro de entrevista, por outro lado, pode implicar numa monotonia e falta de sentido para o entrevistado, que pode responder com mais apatia e desinteresse do que se estivesse à vontade para falar mais livremente. “Essas decisões, que somente podem ser tomadas na própria situação de entrevista, exigem um alto grau de sensibilidade para o progresso concreto da entrevista e do entrevistado. Além disso, requerem uma boa visão geral daquilo que já foi dito e de sua relevância para a questão de pesquisa do estudo” (Flick, 2004, p. 106).

2.1.3 Procedimentos de coleta

Com o devido consentimento dos informantes, as entrevistas foram registradas através do gravador. A técnica supera outras formas de registro (como a frágil memória do pesquisador ou escrita durante ou após a entrevista) pois, nesse caso, “a informação viva provém diretamente do informante e de suas motivações específicas” (Queiroz, 1991, p. 75), sofrendo, portanto, uma menor interferência externa em um primeiro momento.

Após registradas, as gravações foram transferidas para um computador para que pudessem ser submetidas à análise de conteúdo.

Esta primeira transformação do material tem dupla finalidade: a) permitir um manuseio mais fácil de todo [o material], nas consultas, pois torna-o, então, independente da intermediação de uma máquina – o gravador – e dependente tão-somente da reprodução de um texto (Queiroz, 1991, p. 85).

Como propõe a autora, julgamos ser mais adequado que a tarefa fosse executada pelo próprio pesquisador que realizou as entrevistas “pois ele, em princípio, é que está apto a realizar o trabalho de maneira que a escrita reproduza, o mais fielmente possível, a gravação” (Queiroz, 1991, p. 86).

Ouvir repetidas vezes a fim de transcrever as entrevistas, além disso, constitui um verdadeiro “exercício de memória em que toda a cena é revivida (...), reavivam a recordação do estado de espírito que então detectou em seu interlocutor, relevam aspectos da entrevista que não haviam sido lembrados (...) ou mesmo dão a conhecer detalhes que, no momento da entrevista, lhe escaparam” (Queiroz, 1991, p. 87). Por mais que o processo de análise propriamente dito, portanto, apenas tenha tido um início explicitamente delimitado com as transcrições em mãos, o próprio trabalho de transcrição permitiu a formulação de primeiras impressões e apostas que se mostraram úteis na etapa de codificação do texto.

2.2 Análise de conteúdo

As entrevistas, após transcritas, foram analisadas através da técnica de análise de conteúdo (Bardin, 1977/2011; Bauer, 2002; Flick, 2004; Franco, 2003), com o auxílio do programa de computador Nvivo 7. A técnica nos convém, pois permite, através da análise rigorosa do texto, uma reorganização metódica do texto que facilite a apreensão dos processos psicossociológicos que permeiam as construções de significado pelos entrevistados.

Laurence Bardin (1977/2011) define a análise de conteúdo como:

Um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter por procedimentos sistemáticos e objectivos de descrição do conteúdo das mensagens indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas mensagens (p. 44, grifo da autora).

O trabalho de análise das entrevistas, dessa forma, teve início com uma série de procedimentos de descrição e reconstrução do texto que permitiram a construção de indicadores úteis à atividade interpretativa. Empregar tais instrumentos de investigação implica “dizer não ‘à ilusão da transparência’ dos factos sociais, recusando ou tentando afastar os perigos da compreensão espontânea” (Bardin, 1977/2011, p. 30). A inferência de processos latentes às narrativas dos sujeitos, objetivo final da análise de conteúdo, portanto, apenas é alcançada após um processo de decomposição e recomposição do texto, em que participam, necessariamente, a teoria subjacente à investigação e os objetivos delimitados.

De forma similar, Bauer (2002) situa a análise de conteúdo como “uma técnica para produzir inferências de um texto focal para seu contexto social de maneira objetivada” (p. 191). A utilidade da técnica (ou técnicas) para uma interpretação prudente e bem fundamentada é evidenciada por seu caráter simplificador do material textual: “A análise de conteúdo (...), reduz a complexidade de uma coleção de textos. A classificação sistemática e a contagem de unidades do texto destilam uma grande quantidade de material em uma descrição curta de algumas de suas características” (Bauer, 2002, p. 191).

Dessa forma, na presente investigação, o conteúdo transcrito das entrevistas, que alcançou mais de uma centena de páginas, pôde ser sistematizado em cinco grandes agrupamentos de categorias. A economia de descrição, além de facilitar a leitura e apreensão do material, visa permitir a descoberta e articulação de elementos que não seriam acessíveis através de uma leitura não sistemática: “a codificação irreversível de um texto o transforma, a fim de criar nova informação desse texto” (Bauer, 2002, p. 191). Tal transformação do texto “original”, de caráter irreversível, é justificada, segundo o autor, por possibilitar novas interpretações, teoricamente informadas e metodicamente replicáveis.

Como proposto por Flick (2004), “a abordagem ajusta-se principalmente a uma análise reductiva de grandes volumes de texto, a qual está voltada para a superfície destes” (p. 204). Em outras palavras, é através do trabalho de síntese dos aspectos mais superficiais do texto, sua forma e conteúdo, que se pode inferir variáveis que, pressupõe-se, lhe são subjacentes.

O que se procura estabelecer quando se realiza uma análise conscientemente ou não é uma correspondência entre as estruturas semânticas ou linguísticas e as estruturas psicológicas ou sociológicas (por exemplo: condutas, ideologias e atitudes) dos enunciados (Bardin, 1977/2011, p. 43).

De acordo com os pressupostos da técnica e em sintonia com a teoria, portanto, podemos supor que os sujeitos da pesquisa, ao tratarem sobre o trânsito, os veículos e os outros, estarão revelando também si mesmos e as relações que estabelecem com objetos e grupos sociais que para eles sejam significativos.

Uma leitura geral das entrevistas poderia, por exemplo, constatar que os entrevistados fazem uma descrição geral bastante negativa não só dos motoristas, mas também de motociclistas não-

profissionais e de mulheres motociclistas, mas isso não bastaria aos propósitos da pesquisa. Interessa saber (a) quais as semelhanças e diferenças entre as imagens que compartilham sobre cada um dos grupos, (b) por que se diferenciam dessa forma e não de outra e (c) que função os elementos de comparação considerados relevantes exercem na forma como se identificam entre si e se comportam socialmente.

2.2.1 Verificação vs. descoberta

A análise de conteúdo, segundo Bardin (1977/2011), oscila entre dois polos: “do rigor da objectividade e da fecundidade da subjectividade” (p. 11). Se, como vimos, a técnica tem por finalidade a inferência das “condições de produção” do conteúdo analisado, esta é limitada pela necessidade de demonstração rigorosa através dos indicadores construídos. Segundo a autora, os métodos de análise de conteúdo possuem dois objetivos: (a) a *superação da incerteza* através da verificação prudente e (b) o *enriquecimento da leitura* por meio de uma leitura atenta que aumente a produtividade e pertinência da análise.

Na presente pesquisa, o processo de análise do texto permitiu progressivamente a descoberta de conteúdos e aspectos insuspeitados, bem como o progressivo abandono ou aprimoramento de suposições ingênuas que foram úteis em um primeiro momento, mas que não resistiram ao confronto com os resultados produzidos. O resultado final, como apresentaremos no capítulo seguinte, ainda que esteja longe de formar um todo homogêneo, compõe um todo coerentemente articulado pelo sujeitos entrevistados.

A polarização entre verificação e descoberta, no âmbito da discussão metodológica, se aproxima de um embate paralelo ainda em voga dentro da própria Psicologia Social brasileira entre uma ciência empírica, mas antisociológica e tímida em produzir teorias de amplo alcance, e uma disciplina “crítica”, mas marcadamente antipsicológica e muitas vezes antiempírica em suas investigações (Lima, 2014). Segundo o autor, tal como nos conflitos intergrupais estudados por Tajfel (1983):

uma das principais consequências sociocognitivas da categorização do mundo social em um ‘nós’ e ‘eles’ é a percepção simplista de que ‘eles’, os outros do outro grupo, são iguais uns aos outros, e ao mesmo tempo, pior do que ‘nós’, que somos melhores e únicos. Esse

processo constitui o solo cognitivo para a emergência do etnocentrismo, estereotípias e preconceito contra a diferença (Lima, 2014, p. 182, tradução nossa).

Através do exagero de diferenças intergrupais, a falta de contato entre os dois paradigmas resultaria em um obstáculo em realizar análises psicossociais mais profundas em temas urgentes do mundo social. O autor defende, por fim, que o tensionamento dialógico entre as duas posições pode beneficiar ambas através da articulação ou contraste entre diferentes níveis de análise.

Nesse sentido, o tensionamento entre verificação e descoberta, próprio da análise de conteúdo, no contexto de uma investigação em psicologia social, pode se mostrar frutífero na superação da polarização hipersimplificada entre investigação empírica e a crítica social. Durante a apresentação dos resultados, buscaremos, para isso, uma transição contínua entre evidência e interpretação.

2.2.2 Codificação

Uma vez situados os propósitos, pressupostos e problemáticas da análise de conteúdo, resta delimitar os procedimentos que a compõem e as sucessivas etapas percorridas na investigação até a produção da árvore final de categorias.

Tratar o material é codificá-lo. A *codificação* corresponde a uma transformação – efectuada segundo regras precisas – dos dados em bruto do texto, transformação esta que, por recorte, agregação e enumeração, permite atingir uma representação do conteúdo, ou da sua expressão; susceptível de esclarecer o analista acerca das características do texto (Bardin, 1977/2011, p. 129, grifo da autora).

A codificação, segundo a autora, é organizada em torno de três escolhas, que serão desenvolvidas a seguir:

- O recorte: escolha das unidades de análise empregadas;
- A enumeração: escolha das regras de contagem das unidades que formarão os indicadores;

- A classificação e a agregação dos indicadores: escolha das categorias e sua composição.

A análise de conteúdo, como conjunto de técnicas aplicáveis a um grande espectro de documentos, é versátil o bastante para possibilitar um grande leque de escolhas possíveis, cabendo ao pesquisador defini-las de forma coerente e produtiva.

2.2.3 Unidades de Análise

As unidades de análise definem os elementos do texto a se levar em conta na construção dos indicadores e categorias. A exposição a seguir, longe de pretender abarcar a multiplicidade de unidades de registro e contexto possíveis, se restringe a apresentar as escolhas que nos pareceram mais pertinentes para tratar o material das entrevistas e alcançar os propósitos da investigação.

Unidade de Registro

A unidade de registro, segundo Franco (2003), “é a menor parte do conteúdo, cuja ocorrência é registrada de acordo com as categorias levantadas” (p. 35). É, pois, o primeiro e menor elemento a ser elencado e enumerado. A unidade de registro pode ser pensada como a matéria-prima que comporá internamente as categorias. Bardin (1977/2011) a define como “a unidade de significação a codificar e corresponde ao segmento de conteúdo a considerar como unidade de base, visando a categorização e a contagem frequencial” (p. 130).

Dentre as escolhas possíveis, trabalhamos com a unidade de registro mais clássica e mais usada em análise de conteúdo: o tema (Bardin, 1977/2011).

O Tema é uma asserção sobre determinado assunto. Pode ser uma simples sentença (sujeito e predicado), um conjunto delas ou um parágrafo. Uma questão temática incorpora, com maior ou menor intensidade, o aspecto pessoal atribuído pelo respondente acerca do significado de uma palavra e/ou sobre as conotações atribuídas a um conceito (Franco, 2003, p. 37).

O tema tem, portanto, comprimento variável e deve sua importância ao aspecto semântico do texto. Pode representar uma atitude em relação a determinado grupo ou objeto,

abarcam atribuições causais ou opiniões sobre um assunto. Uma de suas limitações é que seus limites não são facilmente identificáveis como, por exemplo, a palavra ou parágrafo (Franco, 2003), mas, em contrapartida, sua maleabilidade pode permitir uma codificação mais pertinente dos conteúdos no texto.

Unidade de Contexto

A unidade de contexto serve de unidade de compreensão para codificar a unidade de registo e corresponde ao segmento da mensagem, cujas dimensões (superiores às da unidade de registo) são ótimas para que se possa compreender a significação exacta da unidade de registo. Esta pode, por exemplo, ser a frase para a palavra e o parágrafo para o tema (Bardin, 1977/2011, p. 133).

É, portanto, apenas através da localização em uma unidade de contexto que a unidade de registo pode ser compreendida em sua especificidade. Uma expressão ou alusão, por exemplo, pode adquirir sentidos sensivelmente diferentes na fala de um ou outro entrevistado. Nesse caso, a compreensão geral da narrativa de um sujeito e a articulação com outros trechos de sua fala pode fornecer o “pano de fundo” (Franco, 2003) necessário a uma codificação mais precisa. Na apresentação dos resultados no capítulo seguinte, as unidades de contexto empregadas, as entrevistas individuais de cada informante, se farão presentes sempre que for necessário esclarecer trechos difusos, ambíguos ou contraditórios (Flick, 2004).

2.2.4 Enumeração

Definidas as unidades de registo a serem codificadas e as unidades de contexto que lhe dão um sentido específico, é necessário decidir como enumerá-las com vista a construir índices que balizem a interpretação. Dentre as inúmeras possibilidades, nos deparamos com um impasse entre a contagem da frequência de ocorrência dos temas por entrevista, por um lado, ou nos restringirmos à constatação da presença ou ausência dos temas em cada entrevista, por outro.

A abordagem quantitativa funda-se na *frequência* de aparição de determinados elementos da mensagem. A abordagem não quantitativa recorre a indicadores não frequenciais suscep-

tíveis de permitir inferências; por exemplo, a *presença* (ou a *ausência*) pode constituir um índice tanto (ou mais) frutífero que a frequência de aparição (Bardin, 1977/2011, p. 140, grifo da autora).

Cada uma das escolhas reflete não apenas uma decisão metodológica, mas uma pressuposição acerca da relação entre unidade de registro e variável inferida (Franco, 2003). A análise da frequência implicaria, assim, na compreensão de que a importância de um dado tema corresponderia à frequência de sua ocorrência. “A regularidade quantitativa de aparição é, portanto, aquilo que se considera como significativo. Isto supõe que todos os itens tenham o mesmo valor, o que nem sempre acontece” (Bardin, 1977/2011, p. 134).

A enumeração da presença e/ou ausência dos temas, por outro lado, implicaria aumentar a participação da avaliação qualitativa no julgamento de sua importância. Enquanto um tema poderia, por exemplo, se repetir em mais de uma entrevista e ainda assim não ter muito a dizer sobre os propósitos da pesquisa, é possível que determinadas asserções ocorram em apenas uma entrevista, mas, em função do contexto social, “funcionar como índice de peso, se não forem diluídas num desconto frequencial. A abordagem quantitativa e a qualitativa não têm o mesmo campo de acção” (Bardin, 1977/2011, p. 141).

A análise frequencial poderia, além disso, silenciar a interpretação das ausências, que, muitas vezes, se constitui como variável importante de análise (Bardin, 1977/2011). Na apresentação dos resultados veremos, por exemplo, que a referência à “parceria” se faz presente na caracterização dos motoqueiros profissionais e amadores mas não é citada por nenhum dos entrevistados quando tratam das mulheres motociclistas. O “medo”, por outro lado, é mencionado tanto para as mulheres quanto para motociclistas amadores, mas não para os profissionais.

Em conclusão, pode dizer-se que o que caracteriza a análise qualitativa é o facto de a inferência – sempre que é realizada – ser fundada na presença do índice (tema, palavra, personagem, etc.), e não sobre a frequência da sua aparição, em cada comunicação individual (Bardin, 1977/2011, p. 142).

Optamos, portanto, por nos ater à análise da contagem da presença dos temas nas entrevistas e à sua descrição e articulação durante a apresentação dos resultados. Julgamos que a análise

de sua frequência de aparição durante as entrevistas, por mais que poderia ser útil ao evidenciar quantitativamente as diferenças de ênfase dadas a cada um dos temas, atuaria mais como ruído à análise do conjunto de categorias do que como complemento a suas interpretações. Levaremos em conta, dessa forma, a enumeração do número de fontes em que ocorrem cada tema, e não a contagem do número de vezes em que ocorrem nas entrevistas.

2.2.5 Categorização

A enumeração da ocorrência das unidades de registro (temas) nas entrevistas foi operada através de sua classificação em categorias e em função de suas diferenças e analogias. “As categorias são rubricas ou classes, as quais reúnem um grupo de elementos (unidades de registro, no caso da análise de conteúdo) sob um título genérico, agrupamento esse efectuado em razão das características comuns destes elementos” (Bardin, 1977/2011, p. 145). É a partir, portanto, da organização dos temas em categorias distribuídas em diferentes níveis que são disponibilizados os indicadores que balizarão a interpretação dos dados.

A elaboração das categorias pode seguir dois caminhos opostos, mas não necessariamente excludentes:

- “Categorias criadas *a priori*. Neste caso, as categorias e seus respectivos indicadores são predeterminados em função da busca a uma resposta específica do investigador” (Franco, 2003, p. 53). Este procedimento, “por caixas”, é “aplicável no caso da organização do material decorrer directamente dos funcionamentos teóricos hipotéticos” (Bardin, 1977/2011, p. 147). Nesse caso, a grade de categorias é imposta ao texto e o pesquisador se ocupa de encaixá-lo da melhor forma possível.
- “As categorias não são definidas *a priori*. Emergem da ‘fala’, do discurso, do conteúdo das respostas e implicam constante ida e volta do material de análise à teoria” (Franco, 2003, p. 53). Nessa abordagem, “o sistema de categorias não é fornecido, antes resulta da classificação analógica e progressiva dos elementos. (...) O título conceptual de cada categoria somente é definido no final da operação” (Bardin, 1977/2011, p. 147). O conjunto de categorias e sua organização, aqui, emergem do próprio texto, recebendo o

mínimo de intervenção prévia (é necessário reconhecer que o roteiro de entrevista e as escolhas teóricas já exercem, por si só, alguma determinação sobre os resultados).

Seja quais forem os caminhos escolhidos, a definição das categorias “pressupõe a elaboração de várias versões do sistema categórico. As primeiras, quase sempre aproximativas, acabam sendo lapidadas e enriquecidas para dar origem à versão final, mais completa e satisfatória” (Franco, 2003, p. 52). Visando alcançar resultados significativos, dessa forma, o processo de elencar as unidades pertinentes, enumerá-las e agregá-las em categorias exigiu constantes retornos e reconsiderações ao longo do percurso de pesquisa. A seguir, apresentamos brevemente uma síntese das etapas percorridas e as sucessivas versões do esquema de categorias produzidas.

Como primeiro esforço de organização do material, as respostas dos entrevistados foram categorizadas em função do “assunto” de que tratavam: veículos, segurança, trabalho, lazer, etc. O procedimento, apesar do baixo grau de abstração, permitiu uma primeira transformação do material: a codificação do conteúdo das respostas em unidades de registro (temas), bem como uma maior familiaridade com as unidades de contexto (entrevistas).

Segundo Franco (2003), essa estratégia de categorização, ainda muito próxima do roteiro de entrevista, apesar de útil, “fragmenta o discurso e prejudica a análise das convergências” (p. 54). “Quando isto ocorrer”, prossegue, “é importante encontrar alguns princípios organizatórios, que seriam as categorias mais amplas ou *molares*, para depois classificar os indicadores (categorias *moleculares* em módulos interpretativos menos fragmentados” (p. 54, grifo da autora).

Os “princípios organizatórios”, ou categorias “molares”, foram impressos ao material através de cinco grandes agrupamentos criados *a priori* e teoricamente orientados: (1) O agrupamento “Aprendizagem” agregou relatos e lembranças sobre o período de aprendizagem do motociclismo e profissão; (2) “Motivos” reuniu as motivações para sustentar o vínculo ao grupo; (3) “Veículos e meios” abarcou a caracterização da moto, do carro e do andar à pé; (4) “Semelhanças e Diferenças” organizou os juízos comparativos entre Nós e Eles, Eu e os Outros e a apreensão do Trânsito; e, por fim, (5) “Práticas e implicações” remeteu aos usos dados (ou pretendidos) à motocicleta no passado, presente e futuro.

Os agrupamentos construídos *a priori* em função da teoria, dessa forma, se mostraram produtivos ao fornecer eixos de leitura a categorias mais frágeis e agrupar conteúdos até então

fragmentados e carentes de sentido. “Mediante este procedimento, as categorias iniciais, fragmentadas e extremamente analíticas, passaram a ser *indicadoras* de categorias mais amplas que, ao serem formuladas, passaram, igualmente, a incorporar pressupostos teóricos” (Franco, 2003, p. 55, grifo da autora).

Flick (2004) alerta, entretanto, que “a categorização ágil e eficiente do texto, utilizando categorias que são transferidas de fora para dentro deste e baseadas em teorias, pode acabar obscurecendo a visão acerca dos conteúdos do texto, em vez de facilitar a sua sondagem e a de seus níveis profundos e superficiais”(p. 205). A contrapartida do procedimento, por mais que também se faça presente nesta investigação, é mitigada pelo fato de que os agrupamentos, apesar de diretivos, eram abrangentes o bastante para possibilitar um trabalho posterior de codificação ascendente de seus componentes internos.

Uma terceira e última etapa, dessa forma, foi realizada através da classificação do material em categorias definidas *a posteriori*. Contra a sobredeterminação dos agrupamentos informados externamente, o desenvolvimento progressivo de categorias por diferenciação e analogia permitiu a construção de uma “grande quantidade de dados novos e diversificados” (Franco, 2003, p. 57). O emprego de ambas as estratégias buscou complementar as vantagens de cada uma delas e, ao mesmo tempo, amenizar suas desvantagens. Enquanto os agrupamentos teóricos visaram garantir a pertinência da análise interpretativa e o alcance dos objetivos da pesquisa, as categorias construídas a partir do material tiveram como propósito assegurar a fidedignidade às entrevistas e o caráter mais espontâneo do material.

Capítulo 3

Resultados

A análise de conteúdo das entrevistas gerou um total de 136 categorias, que serão apresentadas em cinco tópicos: Motociclismo e profissão, O trânsito e os outros, As motos e o carro, Eu e os outros e, por fim, Práticas e comportamentos. Os resultados apresentados neste capítulo serão discutidos mais sistematicamente no capítulo seguinte, mas, pela natureza qualitativa do trabalho e dos dados obtidos, optamos por uma exposição “teoricamente orientada” dos resultados. Entendemos que o extenso volume de categorias será melhor descrito em consonância com os relatos dos próprios sujeitos e tendo como eixos organizadores a Teoria da Identidade Social e os estudos de gênero, que fundamentam o presente trabalho e permeou o roteiro de entrevista e a análise realizada.

Cada agrupamento de categorias foi sistematizado em diagramas, que são apresentados no início de cada tópico. Sempre que uma categoria se referir a características atribuídas a um grupo, será precedida de um sinal positivo “(+)” ou negativo “(-)”, que indica sua valência. A presença de ambos “(+ -)” remete a uma valorização ambígua e um espaço vazio “()” se refere a um conteúdo de valor neutro. Cada categoria é acompanhada também de um número, entre parênteses, que informa a quantidade de entrevistas onde se faz presente. “(+) Responsáveis (7)”, por exemplo, significa que sete entrevistados se referiram sobre o que julgam ser uma qualidade desejável do grupo a que pertencem, a responsabilidade dos motoqueiros profissionais.

3.1 Motociclismo e Profissão

Motociclismo e profissão compõem, para os entrevistados, duas esferas intimamente relacionadas, que se interpenetram e muitas vezes se confundem. Desde seu percurso no ingresso à profissão, os motivos que os levaram a ela, até a forma como se nomeiam e se identificam entre si, muitas vezes é tênue a fronteira entre *hobby* e trabalho. Em outros momentos, porém, serão justamente esses os polos de diferenciação e valorização entre nós, eles e elas.

3.1.1 Nós, eles e elas

Ao invés de se identificarem como um dos grupos, dentre outros, compostos por motociclistas, oito dos dez entrevistados se nomearam espontaneamente, pelo menos uma vez, como “motoqueiros”. “Nossos clientes fica ‘Ô motoqueiro!’ (...) O nosso nome, somos chamados assim” (Renan). “Até os próprios motoqueiros não olha que aquilo é uma profissão, não. Eles andam pra... um *hobby* que eles têm...” (Renato). Nesse sentido, trabalhar também é um lazer, ser motoboy é receber para exercer seu *hobby*. “O que me chamou mais para essa profissão foi isso, foi um lazer, eu comecei como um lazer. Deslocava para ir trabalhar, minha profissão antes não era essa profissão” (Nicolas).

Isso não quer dizer, entretanto, que não seja importante, para os entrevistados, se diferenciarem dos demais motoqueiros (Figura 1). Para aqueles que vivenciam motociclismo e profissão como duas faces da mesma moeda, o amadorismo significa uma falta. “Nosso nome” é esse, motoqueiros, mas isso não significa que sejamos todos iguais.

Ó, eu tenho o costume de falar assim, o motoqueiro de verdade, só de você colocar a chave lá na ignição você sabe quem é. Se ele chegar, colocar a chave na ignição lá e girar... não é motoqueiro não. Se ele enfiar a argolinha dentro do retrovisor, ele... esse é motoqueiro (Davi).

Em outras palavras, são todos motoqueiros, mas uns mais que os outros. O motoqueiro de verdade é aquele que trabalha com a motocicleta, tem laços firmes de solidariedade, é responsável, habilidoso e experiente. A profissão figura, para eles, como um dos elementos centrais de definição de seu grupo de pertença: os motoqueiros.

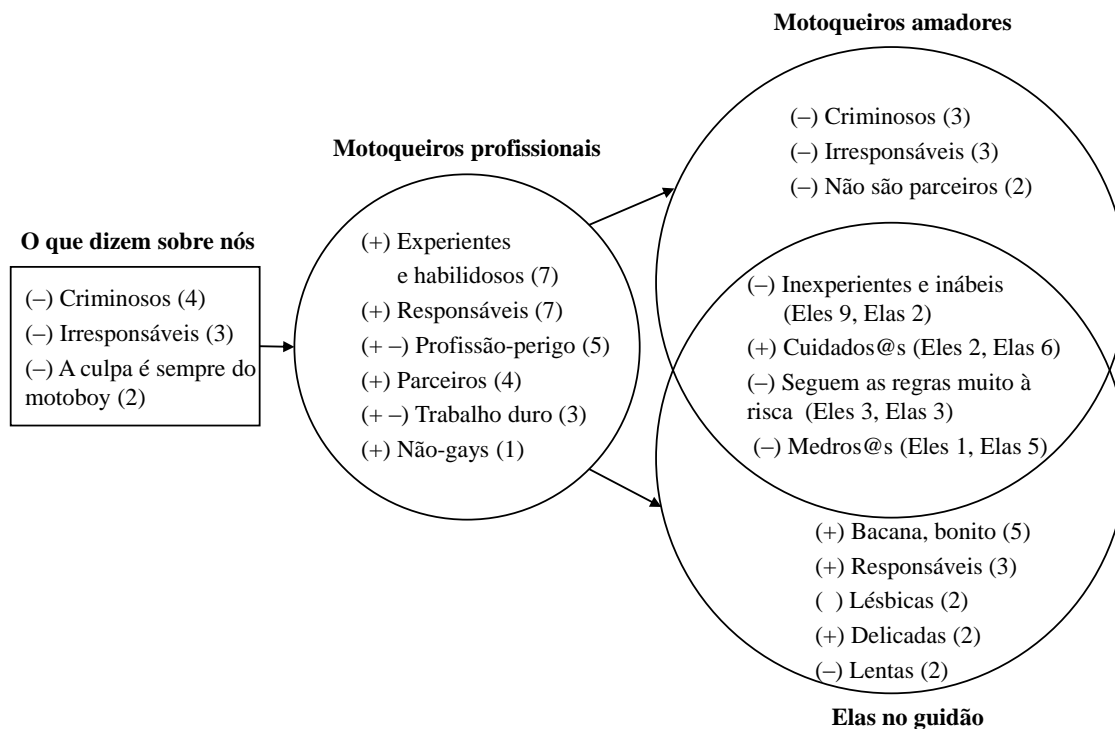


Figura 1: Características atribuídas aos grupos compostos por motociclistas.

Sabidamente negativados por outros grupos, os entrevistados estão cientes sobre *O que dizem sobre nós*. Segundo eles, aos olhos dos demais, os motoboys seriam **Irresponsáveis** (3) e **Criminosos** (4), sendo comum sua culpabilização por qualquer conflito ou acidente no trânsito, **A culpa é sempre do motoboy** (2). “Tem muita gente inconsequente sim, mas não é todo mundo, e a maioria das pessoas generaliza, olha pro motoboy, fala assim ‘Ah, o cara é inconsequente’” (Lucas). A negatização generalizada que o outro faria dos motoqueiros passa, para os entrevistados, por um desconhecimento de suas diferenças internas: “Eu acho que pegaram a gente como bode expiatório” (Marcos), quer dizer, como destinatários de características que não lhes pertencem. “É igual o velho ditado, eles julgam os justos pelos pecadores” (Renato).

A resposta a cada conteúdo negativo atribuído ao grupo dos motoqueiros é bastante similar: são os motoqueiros amadores, os não-motoboys, que acabam “queimando o filme de quem tá tranquilo, de quem tá trabalhando” (Lucas).

O motoqueiro que trabalha, ele tem mais experiência no trânsito, né? Agora, o que não trabalha, que só vai pro serviço, pra casa, ele tem menos experiência no trânsito, entendeu? (...) O que você mais vê é o que não tá com o baú, que (...) só usa a moto pra ir pro serviço

e pra casa, mais acidentado, entendeu? (Nelson).

Da mesma forma, a criminalidade atribuída por outros aos motoqueiros tem endereço certo: se há criminalidade sobre duas rodas, esta é obra do motoqueiro amador. Nesse caso, o baú é o marcador da distinção entre motoqueiros **Criminosos**¹ (3), pertencentes ao grupo formado pelos amadores, e os profissionais.

É lógico que eu sei que a criminalidade tá aumentando, mas, não sei se é falta de informação da pessoa (...). A criminalidade geralmente o cara vai de dois, com garupeiro. Às vezes você está com baú, o cara tá te tratando como bandido (Davi).

A distinção entre motoqueiros é alcançada através da atribuição de características polarizadas a duas classes de motoqueiros, hierarquicamente organizadas: (a) os Motoqueiros Profissionais, **Experientes e habilidosos** (7), **Responsáveis** (7) e **Parceiros** (4); e (b) os Motoqueiros Amadores, **Inexperientes e inábeis** (9), **Irresponsáveis** (3) e **Não parceiros** (2).

Ser habilidoso na condução da motocicleta é essencial ao bom motoqueiro e tem relação direta com sua experiência no trânsito, pois é apenas através dela que se adquire a “maldade” necessária a este ambiente hostil.

O que acontece é o seguinte, a moto você precisa de um tempo a mais pra você pegar a maldade na rua. Então essa é a diferença. O pessoal às vezes acabou de tirar a carteira agora, então ela corre um risco maior sim. Mas tem pessoas que, a passeio aí, tem é vinte anos na rua e pilota igual a qualquer motoqueiro (Davi).

Tem uns que não tem experiência nenhuma, esses são os perigosos. Você não tem maldade no trânsito. Que nem outro dia, um carro foi me pressionando (...). Se eu fosse esses meninos que não tivesse experiência, você tinha que ver, já tinha batido (Jorge).

Além da perícia, evitar um acidente envolve um maior senso de responsabilidade. O marcador da diferença não é outro senão a profissão.

¹Esta categoria diz respeito a criminalidade especificamente atribuída aos motoqueiros amadores e não se confunde, portanto, com a categoria homônima relativa ao agrupamento O que dizem sobre nós. A distinção pode ser melhor visualizada na Figura 1.

Quem trabalha com a moto não fica fazendo graça, não fica brincando com a moto. Aí, quem brinca com a moto e extrapola e faz e acontece e acaba provocando uma coisa ou outra, acaba queimando o filme de quem tá tranquilo, de quem tá trabalhando (Lucas).

É uma responsabilidade muito grande, entendeu? Não tem como. O camarada te passa a rota, você tem que dar conta dela. Você tem que assumir uma responsabilidade, assumir uma responsabilidade, entregar o serviço (Nicolas).

Em função de diferentes inserções no trânsito e no universo do motociclismo, a solidariedade entre motoqueiros também não é distribuída igualmente.

É uma coisa meio que tipo... Não é um combinado ou tava num livrinho na época de tirar a carteira, essas coisas, sei lá, né? Quando você ver um outro motoqueiro no chão, pare e ajude. Não, não é nada disso. Uma coisa meio, sei lá, é meio implícita, assim. Eu acho que vem o lado humano nessa hora, né? É uma coisa, assim, tipo, caramba, poderia ser eu (Marcos).

Quando é o motoqueiro mesmo, o cara que trabalha mesmo, ele viu um motoqueiro parado, ele para, véi. Aí o outro pode ser que pare, pode ser que não pare, entendeu? Vai mais da cabeça do cara na hora, no momento (Natan).

As características que os motoqueiros profissionais atribuem a si mesmos e aos motoqueiros amadores, assim, podem ser lidas em relação de dependência aos aspectos negativos que julgam ser amplamente compartilhados sobre seu grupo de pertença. É nesse sentido que a irresponsabilidade e criminalidade percebidas entre aquilo que dizem sobre nós pode encontrar eco na atribuição de características aos motoqueiros amadores. Apesar de compartilharem da mesma pertença em muitas ocasiões, a manutenção cognitiva de duas classes suficientemente distintas de motoqueiros facilita a positivação de si mesmo e do próprio grupo através do deslocamento autocondescendente da ameaça oferecida pelos conteúdos negativos.

Mas nem todos os juízos comparativos são desvantajosos para o motoqueiro amador. Dois dos entrevistados reconhecem que estes seriam mais **Cuidadosos** (2) do que quem **Trabalha duro** (3) em uma **Profissão-perigo** (5). Ao contrário do amador, entretanto, o motoqueiro profissional corre mais riscos justamente porque usa sua habilidade e experiência em favor da

responsabilidade com o trabalho. Será esta mesma habilidade a responsável por minimizar os riscos inerentes à profissão (e não a seu grupo de pertença). O bom motoqueiro mantém o controle da situação e calcula “o perigo de todos os ângulos”.

O motociclista é mais tranquilo, ele tem mais o tempo dele ali, ele não precisa passar no corredor, né? Usa a moto como diversão, como passeio. E o motoboy já é diferente, ele precisa entrar nos corredores e furar sinal mesmo, tem hora que acontece, passar no amarelo, por causa do tempo (Gustavo).

Você tem que ter uma atenção pra quem tá atrás, na frente e do lado. Você tem que calcular o perigo de todos os ângulos. Uma pessoa que entra na frente, um gato, um cachorro. E às vezes esses meninos não tem esse... uma areia! Você situa aí. É um óleo na pista. Chovendo! (Nicolas).

Associados ao maior cuidado no trânsito, os motoqueiros amadores acabam **Seguindo as regras muito à risca** (3) e são até um pouco **Medrosos** (1). O bom motoqueiro não é somente responsável, é aquele que sabe a hora de ignorar uma regra ou outra e tem a coragem de assumir riscos (para o seu próprio bem).

Tem o corredor lá, o cara para e não passa no corredor. (...) Eu acho que moto anda é na frente. Se você andar atrás de ônibus, de carro, de... As chances de sofrer um acidente é muito maior que você andar lá no corredor. Você precisa de enxergar o chão, senão você envolve em acidente mesmo (Davi).

Ele não é acostumado com o trânsito, ele tem até medo do trânsito, ele fica um pouco mais, é... Pode-se dizer assim, ele fica um pouco mais isolado. No bairro... entendeu? (Nicolas).

Outro grupo relevante de diferenciação para o motoqueiro profissional são as *Mulheres no guidão*, aquelas que os acompanham não apenas na garupa, mas como colegas de motociclismo e/ou profissão. Cinco dos entrevistados reconheceram que a participação feminina no motociclismo vem aumentando sistematicamente e afirmaram não ter problema nenhum com isso. Ao contrário, a mulher no controle de uma moto é **Bacana, bonito** (5). “Tem muita mulher andando de moto aí, tem muita. Inclusive eu acho até bonito, cara” (Renato). Mais ainda, reconhecem ser esta uma tendência geral que afeta amplos espaços tradicionalmente masculinos.

Nó, tô achando bacana. Mas isso em qualquer lugar, né? Qualquer área, né? Assim como, tipo, há uma porcentagem maior de mulheres e as mulheres estão conquistando o espaço delas em vários outros tipos de profissões, não só de motofretista como. . . Já vi mulher pedreira (Marcos).

Em outras palavras, as mulheres vêm se fazendo mais presentes não apenas no motociclismo e, mesmo entre os motoqueiros, a tendência seria maior entre os motoqueiros amadores. “São poucas as mulheres que têm a coragem de tirar carteira, comprar a moto e ainda trabalhar com a moto. Cê vê muitas indo e voltando do serviço, mas como motoboy mesmo é raro você ver” (Gustavo). As mulheres podem até ser boas motoqueiras, afinal tem “muita mulher aí que pilota belezinha, pilota tranquilo, até melhor do que homem” (Natan), mas o referencial à qual são comparadas ainda é masculino. O bom motoqueiro é um homem.

Aparentemente, a perícia e coragem requeridas pela profissão as distancia ainda mais do motoqueiro profissional. Segundo os entrevistados, apesar de **Inexperientes e inábeis** (2), elas são mais **Cuidadasas** (6), **Responsáveis** (3) e **Delicadas** (2) e por isso acabam se arriscando e acidentando menos. Até mesmo o fato de serem mais **Medrosas** (5) é uma qualidade nessas horas. Exceto, é claro, por fazê-las **Seguir as regras muito à risca** (3), evitando corredores e as tornando **Lentas** (2) no trânsito.

Pelo que eu vi, as mulheres são bastante cautelosas também, igual eu reforcei antes com você. Mais cautelosas que os homens. Embora alguns acham, até eu mesmo de vez em quando, você tá no corredor, tem uma mulher na frente, acaba travando o trânsito ali, mas ela tá sendo cautelosa. Porque se tem um espaço que ela não tá segura de passar, ela tá certa de segurar. O homem não, já passa, se der bem, se não der vamos ver o que dá depois. (. . .) mas você fica assim, pô! Eu tô a fim de ir embora logo, chegar em casa rápido, aí a mulher tá segurando o corredor. Se não quer correr, pô, encosta que a gente vai passar, né? Mas ela tá fazendo o papel dela (Gustavo).

Tem mulher que é mais cuidadosa ainda que um homem, eu acho que ela não é imprudente igual o homem, entendeu? Você vê, é muito difícil mulher querer passar no meio de corredor, agora homem passa direto e tal. Sempre vejo elas seguindo certinho, assim (Nelson).

Mulher pilota com muito mais cuidado! Repara bem, se você tiver andando e você ver uma mulher... Tem umas que anda pelo corredor, pega tudo, mas anda pela fila, vai certinho. Precaução, medo, responsabilidade (Jorge).

Sobre as mulheres que, apesar de tudo, se inserem na profissão, um detalhe é lembrado em tom de confidência: elas não são autênticas mulheres. Por algum motivo, disseram dois dos entrevistados, a profissão atrai as **Lésbicas** (2), bem como repele o homem homossexual. A sexualidade é peça chave da masculinidade e esta é ingrediente fundamental do bom motoqueiro. O motoqueiro de verdade é o **Não-gay** (1).

Eu tava conversando esses dias aí, (risos) eu racho de rir, eu falei assim (...) “você já viram algum motoboy gay?” (risos). Eu nunca vi. Bom, tem enrustido né, mas (...) Você já reparou que na profissão eles não procuram ser motoboy? (...) Porque na profissão tem muita lésbica, né? Por isso que chegou o assunto. (...) A maioria é homem na profissão, mas as que tem também na profissão, a maioria aí não é mulher também não (Davi).

Apesar da postura condescendente em relação às motoqueiras femininas, os conteúdos da categoria resultam em uma sobrenegativação do grupo em comparação aos motoqueiros amadores. Apesar de compartilharem com eles muitos traços, como a inexperiência e inabilidade, o respeito exagerado às regras e o medo, o sentido das atribuições às mulheres no guidão é sensivelmente diferente. A inaptidão feminina para o motociclismo é mais interna, estável e não intencional do que seu equivalente masculino.

Eu acho que a diferença tá na natureza, né? Do homem e na natureza da mulher. A natureza da mulher é, normalmente, é mais delicada, vamos dizer assim, mais suave, né? Menos agressiva, menos bruto, mais calma, né? Digamos assim. Mais branda, né? No trânsito, né? Mais atenta do que os homens, talvez. Pela tranquilidade mesmo, de andar, de fazer as coisas mais tranquila. Aliás, eu acho a mulher um bicho fantástico (Lucas).

Enquanto os amadores são motoqueiros de segunda categoria – isto é, não são “motoqueiros de verdade” – por serem irresponsáveis, às vezes criminosos e não terem uma rodagem tão extensa quanto o motoqueiro profissional, a inabilidade feminina tem raízes mais profundas e

recebe um pior prognóstico. Renato conta que a moto de sua mulher, após sofrer um acidente, “ficava só parada na garagem lá, não tinha utilidade nenhuma (...) Aí eu falei com ela ‘ah, vende e guarda o dinheiro, melhor do que ficar parado’”. O motoqueiro amador também “não é acostumado com o trânsito, ele tem até medo do trânsito” (Nicolas), mas o medo da mulher se relaciona com sua natureza frágil e delicada: “O risco é muito grande. O risco de vida hoje de motoboy é muito grande. (...) Automaticamente ela deve ter medo né? Mulher é mais frágil” (Renato).

O sexismo benevolente presente na fala dos entrevistados encontra paralelo em achados consistentes nos estudos de gênero: a alocação do feminino à esfera da natureza e do cuidado. A inadequação feminina ao motociclismo e ao trânsito é compreensível, afinal ela está apenas “fazendo o papel dela” (Gustavo). O risco oferecido pela moto, para os entrevistados, tem pesos e significados diferentes dependendo do gênero de quem se fala, bem como diferentes implicações comportamentais. Ao passo que seria intolerável para as mulheres, levando-as a abandonar a prática após um primeiro acidente, não seria mais que um aspecto banal do cotidiano masculino. “Se você for ver isso pra homem, eu tomei um bocado de tombo e nem... ó!” (Davi). A parceria das mulheres motoqueiras, por sua vez, sequer precisa ser colocada em xeque, pois em momento algum foi posta em pauta. O motociclismo é papo entre homens.

A diferença entre motoqueiros e motoqueiras, entretanto, é amenizada se mudamos o foco de comparação para os motoqueiros profissionais em contraste com os amadores e elas no guidão. Neste panorama, os motoboys se sobressaem como modelo ideal do bom motoqueiro: são responsáveis, experientes e habilidosos, parceiros entre si e não são medrosos como seus pares amadores e as mulheres. Correm muitos riscos no dia a dia, é verdade, mas não por não serem cuidadosos, e sim por trabalharem duro em uma profissão perigosa. O motoqueiro de verdade é também um homem de verdade.

Nesse sentido, são ressaltadas também as similaridades entre motoqueiros amadores e elas no guidão. O amador, apesar de ser levado mais à sério como mau motoqueiro do que as mulheres, compartilha com elas quatro de seus sete atributos. Ainda que represente um “perigo” no trânsito, a inabilidade do motoqueiro amador é acompanhada por um maior cuidado, medo e obediência às regras. Há indícios o bastante para suspeitar que, para o motoboy, o motoqueiro

amador não é viril o bastante.

Em ambos os casos, portanto, tanto no quadro de oposição eles *versus* elas quanto profissionais *versus* amadores e elas, são as distinções de gênero o critério subjacente de diferenciação, transversal às diferentes atribuições realizadas a cada um dos grupos. Ser motoqueiro é uma identidade generificada.

3.1.2 Aprendendo a ser motoqueiro

A proximidade entre motociclismo e profissão, para os entrevistados, pode ter origem, pelo menos em parte, na forma como vivenciaram o ingresso em cada uma das esferas. Seja o principal motivo para aprender a pilotar e tirar a carteira ou uma escolha posterior, a profissionalização é lembrada pelos entrevistados como uma transição natural, à medida que imergiam no grupo dos motoqueiros, ou melhor, à medida que se tornavam “motoqueiros de verdade” (Figura 2).

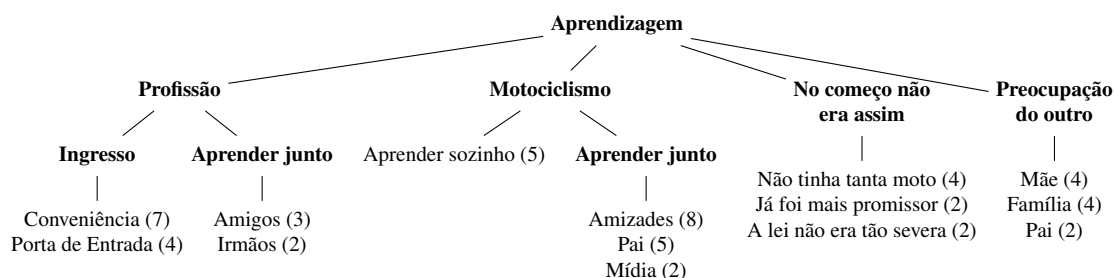


Figura 2: Percepção do processo de aprendizagem do motociclismo e profissão.

Questionado sobre a razão de ter decidido pela motocicleta, Nelson, por exemplo, responde que “Ah, porque eu acho, assim, serviço de motoboy é mais tranquilo, entendeu?”. A escolha pela profissão, nesse caso, antecede e se sobrepõe à opção pela modalidade de transporte. Ao todo, quatro dos entrevistados relataram ter sido a profissão sua **Porta de Entrada** (4) no motociclismo.

Comprei [a moto] com a intenção de trabalhar mesmo, tirei minha carteira, aí queria comprar uma moto pra começar a trabalhar (Lucas).

[Trabalho] Desde que eu ando de moto. Desde que eu tirei carteira, né? Porque eu já andava um pouco antes, mas aí... Já tirei carteira e já comprei e já comecei a trabalhar (Natan).

O início da carreira como motoboy, para sete sujeitos, por outro lado, foi impulsionado por mera **Conveniência** (7). Isto é, porque estava “desempregado, com duas motos lá dentro de casa” (Jorge) ou porque “o salário era bem mais alto” (Davi) do que o do emprego anterior. De qualquer forma, a entrada na profissão não foi planejada, mas produto de uma série de condições externas ao sujeito: “não imaginava, a vida me levou” (Marcos). Nesse caso, a escolha do veículo antecede a da profissão.

Até que no primeiro momento não [pensei em trabalhar], comprei mais pra uso, mas aí coincidiu, que eu tinha saído do outro serviço e não tinha começado a trabalhar em lugar nenhum e coincidiu do meu irmão ter pegado um jornal pra mexer, a gente começou a trabalhar junto (Natan).

As duas categorias, apesar de aparentemente antagônicas, coocorrem em duas entrevistas. Para Natan, por exemplo, não parece problemático afirmar que trabalha como motoboy “desde que [anda] de moto” e que, ao mesmo tempo, foi uma coincidência haver começado a trabalhar. Apesar de ter se tornado um motoboy por ocasião, pois não tinha propósitos instrumentais além de seu lazer, ele também é um profissional desde o princípio. A coexistência das duas colocações, nesse contexto, possibilita a valorização de si tanto pela afirmação quanto pela negação da pertença à profissão. Aparentemente, a negatização dos motoqueiros amadores não significa, necessariamente, a negatização do motociclismo como lazer (e vice-versa).

Tanto no processo de aprendizagem da profissão e da condução do veículo, quanto no desenvolvimento e manutenção do interesse, a participação do outro é recorrentemente citada. Aprender a ser motoqueiro é algo que se faz junto.

Quatro entrevistados relataram um aprender junto a se tornarem motoboys através do apoio ou referência de terceiros. A influência de **Amigos** (3) e **Irmãos** (2) se dá de diferentes maneiras, mais ou menos diretas ou sutis. Para Nicolas, o que teve início na interação com outros jovens se constituiu como “incentivo” para seus irmãos e cunhados.

Sempre que a gente adere a alguma coisa, tá copiando de alguém, não é? E na época a gente viu as pessoas migrando pra outra profissão e pegando isso aí, optando por trabalhar de motoqueiro, porque na época (...) o mercado ele tava agitado pra esse tipo de serviço,

entendeu? (...) Não só eu fui, como levei um bocado de irmão meus também. Foram tudo atrás, montei um expresso, eles entraram. A gente prestava serviço pro jornal mesmo. E... foi os cunhados, a mesma coisa, né? Então eu servi de incentivo pra eles (Nicolas).

O interesse e habilidade com a motocicleta para todos os dez sujeitos significou também um aprender junto. Além de **Amigos** (8) e **Pai** (5), foram citados músicas e novelas. A **Mídia** de massa (2) também é uma intermediária entre o sujeito e o universo cultural do motociclismo.

Eu gosto de andar de moto. Desestressa, é bom. Tipo, aquela sensação de liberdade que todo mundo alega, até naquela música do Paralamas, lá do Vital e tal. (...) Nunca ouviu essa música do Paralamas, do Vital? 'E Vital passou a se sentir total, com seu sonho de metal'. Tem uma certa liberdade sim (Marcos).

Cinco entrevistados fizeram questão de pontuar, entretanto, que, apesar da ajuda do outro, aprender a ser motoqueiro é algo que se **Aprende sozinho** (5). O bom motoqueiro sabe se virar desde o começo, é "furioso": pega e aprende.

A gente acaba aprendendo sozinho, né? (...) Aprendendo sozinho, pega e moto e vai andando (Gustavo).

Quem me ensinou foi a curiosidade. Eu fui furioso, aprendi sozinho. Pode dizer que eu aprendi sozinho. Da mesma forma que meus meninos aprenderam, sozinho também. Eu tenho um filho lá de 13 anos que... Ele guia uma moto sem ninguém ensinar ele. Pega e aprende (Nicolas).

Apesar de evidente a participação positiva de outras pessoas como referência para o aprendizado, oito sujeitos também relataram terem tido que lidar com a **Preocupação do outro** (8). A exclusividade de adultos masculinos como estímulo encontra paralelo na presença da **Mãe** (4) como desincentivo à prática. Além disso, foram feitas também referências ao medo da **Família** (4) citada de forma inespecífica e do **Pai** (2).

Lucas, por exemplo, conta sua frustração ao não receber o incentivo que esperava de seu pai e tem um palpite para explicá-lo: o medo da mãe.

Meu pai é motoqueiro, né, cara. Meu pai tem moto há pelo menos 40 anos, ele tá com 68. Ele tem pelo menos há 40 anos que ele tem moto. Mesmo porque ele me ensinou né, cara. Ele me ensinou com 12 anos de idade, com 14 eu queria comprar uma moto, ele não deixou. (...) Minha mãe também não deixava. Não sei se é porque minha mãe não deixava e mandava nele, sei lá (risos) (Lucas).

Ainda que reconheçam a existência de um alto risco inerente ao motociclismo, os entrevistados não chegam a compartilhar dele quando dizem de si mesmos. Para eles, bastam a habilidade e responsabilidade para evitarem os perigos do trânsito.

Minha mãe ficou surpresa, eu era muito novo pra andar de moto. Mas eu não... Não tem como proibir, não consegue. Menino adolescente ninguém segura, né? (Gustavo).

Só fala pra ter cuidado, né? Cuidado. De vez em quando fala “Ah, porque moto é muito perigoso”, meu pai fala direto comigo. É mesmo, mas é só ter atenção, né? Andar devagar (Nelson).

Ah, tranquilo, a minha mãe sempre confiava, era confiante, sabia que eu era mais responsável, era inteligente, aí... Preocupava, dava até medo, mas... Ainda, né? Preocupa hoje, no dia a dia, que o acidente hoje é terrível (Renan).

Relembrando o período em que aprenderam a serem motoqueiros, cinco entrevistados tiveram uma fala bastante saudosista. Perante os problemas atuais do trânsito, lembram que **No começo não era assim** (5). Na situação originária concebida pelos entrevistados, **A lei não era tão severa** (2), os agentes regulamentadores não eram tão autoritários quanto são hoje e os motoqueiros eram muito mais livres.

Antigamente não tinha essa lei hoje severa do jeito que é hoje. Na cidade onde eu morava no interior de São Paulo tinha dois guardas, eles ficavam o dia inteirinho lá dentro e tinha um lá que era amigo da gente, que almoçava lá dentro de casa, então ele não ligava (Jorge).

Além disso, apesar de uma maior dificuldade de acesso ao consumo no passado, pelo menos **Não tinha tanta moto** (4). O aumento massivo de motociclistas nas vias teria piorado o trânsito e até mesmo a profissão. Trabalhar como motoboy **Já foi mais promissor** (2).

Mas na época [eu] era novo e aquela época também as condições financeiras... A inflação era mais alta, então você não conseguia financiar uma moto. Então tinha poucas motos, até acidente mesmo com papagaio... era menor a quantidade de moto. Hoje em dia tem moto demais, uai! Cresceu muito. Eu não tenho números de... mas se for olhar nessa época aí de 95, 94, até agora... Você saía e não via moto, ué. Tinha, mas não era tanta... O trânsito também era bem melhor (Davi).

Porque no início, eu posso dizer que era uma profissão promissora. Por eu ter iniciado antes, né? As pessoas... Era poucos motoqueiros, as pessoas estavam começando a largar a bicicleta pra passar pra moto, eu peguei essa época (Nicolas).

Dito de outra maneira, ser motoqueiro já foi uma referência mais *distinta*, “qualquer pessoa hoje compra” uma moto (Nicolas). O aumento indiscriminado do número de motoqueiros pode se constituir como um risco à identificação com o grupo e ajudar a explicar a pressão à diferenciação dos “motoqueiros de verdade” dos demais.

3.1.3 Unindo o útil ao agradável

Discutimos no tópico anterior como os entrevistados percebem sua entrada no campo do motociclismo e da profissão, como organizam cada uma das esferas em sua trajetória e reconstroem sua história com a motocicleta a partir da interação com o outro. Mas isso não diz muito sobre os motivos que os levaram a aderir ao grupo nem a sustentar objetiva e psicologicamente sua pertença a ele (Figura 3).

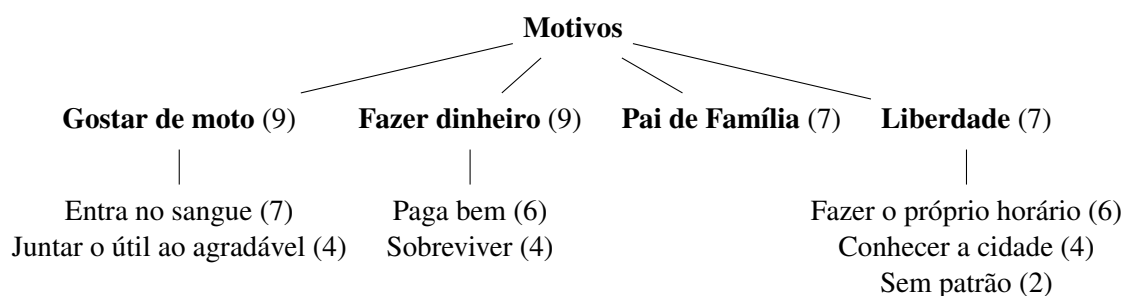


Figura 3: Motivadores da vinculação ao motociclismo profissional.

Em suas próprias palavras, sete entrevistados consideram que ser um motoqueiro profissional lhes proporciona certa “**Liberdade**” (7). Apesar de conviverem diariamente com o risco, o motofrete seria um emprego mais “tranquilo”, pois **Sem patrão** (2), e no qual não ficariam “presos” a um horário ou lugar: podem **Fazer seu próprio horário** (6) e **Conhecer a cidade** (4). Enfim, uma profissão sem a “encheção de saco” das demais.

É um serviço que não me prende tanto. Você viu o horário que eu acabei de chegar, é onze horas (...). Me dá uma liberdade muito grande. Liberdade de sair, de... né? Eu que coloco meu horário, eu que faço meu salário. É por isso que tô aqui dentro. Não sou muito chegado em ficar preso naquele horário ali, né? (Gustavo).

Ah, porque eu acho assim, serviço de motoboy é mais tranquilo, entendeu? É perigoso? É. Mas é, assim, você não fica preso só em uma empresa, entendeu? Aí as pessoas não... Tipo assim, encheção de saco de patrão, esses negócios é muito ruim. Aí moto você tá livre, você conhece vários lugares, você vai fazer uma entrega, eu já fui fazer entrega lá em Brumadinho, você vai olhando as paisagens, é muito bom (Nelson).

Foi, foi tranquilo [começar a trabalhar como motoboy] porque você aprende a conhecer Belo Horizonte todo. Hoje eu conheço Belo Horizonte inteiro. Trabalhei num lugar, numa distribuidora de remédio, você entrega em farmácia e hospitais, você conta as farmácias de Belo Horizonte todas. Tem lugar que eu nunca fui, tinha ido, eu aprendi a conhecer e hoje eu sei, hoje se me mandar ir em qualquer bairro eu sei onde. Às vezes dependendo da rua, eu conheço, entendeu? (Renan).

Ao contrário, portanto, de outros empregos em que teriam que se submeter a outro homem, um patrão, os motoboys entrevistados valorizam o que percebem ser uma relação sem intermediários com seu próprio trabalho. Ao invés de subordinados, dominantes. Não só de si, de seu horário e rendimento, mas também da cidade, suas ruas e comércio. O motoqueiro profissional tem domínio do urbano e amplo trânsito pela esfera pública.

Além de supostamente não terem o ônus de negociar um vencimento pré-determinado com um patrão, visto que recebem por produção, nove sujeitos ressaltaram o **Fazer dinheiro** (9) como uma das razões para se manterem na profissão. O salário do motoboy, segundo seis entrevistados, não é apenas alto, mas supera em muito suas expectativas, uma vez que se percebem

com um leque reduzido de possibilidades profissionais. Sabidamente negativados pela baixa qualificação, julgam experienciar uma verdadeira reviravolta quando conseguem, “muitas das vezes, comprar coisas que muitas pessoas estudadas não conseguem” (Nicolas). O motoboy é um trabalhador outrora inferiorizado que deu a volta por cima.

Vou fazer uma pergunta pra você, você vai me responder, você vai ser sincero comigo, qual emprego que noventa e nove por cento das pessoas não tem praticamente nem o segundo grau completo que tá recebendo na base de três mil, dois mil, três mil, três mil ponto dois? Me responde. Tem? (Jorge).

Para quatro deles, entretanto, ser motoqueiro profissional é um artifício providencial que encontraram para **Sobreviver** (4). Em contraste com a fala de outros sujeitos, o motofrete não figura aqui não como profissão excepcional, mas como um ganha-pão provisório, “um salário que tá me mantendo até então, é ser motoboy” (Renan).

Me vi de um jeito, assim, que precisava aumentar o meu orçamento. . . familiar e vi como um subterfúgio, assim. Um complemento de renda, apostar no, tipo assim, eu tenho a parte da tarde vago, aí eu fui e comecei a trabalhar na parte da tarde. (. . .) [Estava] nessa encruzilhada precisando aumentar o meu salário e “Ah, quer saber de uma coisa? Vou dar uma olhada em serviço de motoboy” (Marcos).

Nesse sentido, a entrada e manutenção no emprego se revestem de caráter provisório: um complemento de renda circunstancial e substituível por oportunidades melhores. “Meu caso é complemento salarial. É. . . tem algo que. . . algo que vai ser temporário, né?” (Marcos). Apesar de não ser o emprego com que Marcos sonha, é aquele que, no momento, provém o necessário incremento ao seu “orçamento familiar”.

O poder de compra proporcionado pelo emprego, em ambos os casos, tem uma finalidade prática: sustentar o papel masculino como **Pai de família** (7). Transparece nas entrevistas a referência à paternidade bastante enraizada em valores tradicionais e na responsabilização do homem pelo suporte financeiro de sua mulher e seus filhos.

Ah, sei lá, o homem, ele tem que se virar, porque o homem é o chefe da casa, ele tem que manter sua casa, eu acho que é por isso que tem mais motoqueiro do que. . . [mulheres]. Igual

eu te falo, você trabalhando na moto, dá pra você se manter mais em casa do que. . . Igual eu te falo, emprego tem, mas condições financeiras de você trabalhar nele é difícil. Pra você se manter uma casa hoje se você ganhar um salário mínimo, não tem como você manter uma casa, é difícil. Um chefe, um pai de família, é difícil. Então tem que se virar de outro meio (Renan).

Além de elemento valorizante, a paternidade tem importantes efeitos no comportamento. Apesar de ser um forte motivador para a escolha de uma profissão de risco (mas com alto retorno financeiro) também está intimamente relacionada com um maior cuidado nas práticas de condução e uma maior responsabilidade no trânsito. Há indícios de que, nesse sentido, o papel da paternidade tem primazia sobre a identificação do sujeito como profissional: a finalidade de se fazer dinheiro na profissão, como já mostramos, está intimamente relacionada com o sustento da família.

Você sai de casa sem saber se vai voltar bem. Se volta, né? A gente tem filho, tem família, tem que ter cautela sobre isso. Muitos saem de casa e não voltam ou voltam machucados (Gustavo).

Hoje eu penso mais na. . . a minha vida vale muito mais do que as brincadeiras que eu fazia antes. E eu só tomei prejuízo. O tempo todo que eu andava de moto fazendo essas gracinhas, eu só tomava prejuízo. (. . .) Preocupação com vida, eu não. . . eu não pensava muito não. Não, eu não tinha muita preocupação com isso não. Eu. . . vivia. Tava tipo assim, se eu acordar vivo amanhã, tava bom pra mim. Hoje eu já preocupo. Quero criar minha filha, quero ver minha filha crescer, quero estudar ela. Preocupo muito com isso (Renato).

Ser motoboy, além de permitir o sustento da família e propiciar uma vida mais “livre” de coerções, significa, acima de tudo, praticar diariamente aquilo que mais se gosta de fazer. Para nove entrevistados, não se trata de trabalhar porque precisam, mas sim por **Gostar de moto** (9).

Se eu ganho dinheiro com isso, é consequência do que eu gosto de fazer. E eu não trabalho de motoboy porque me dá dinheiro não, eu trabalho porque é minha paixão, cara. (. . .) E de quebra me dá um dinheiro. Eu preciso sobreviver, então eu sobrevivo de uma forma que eu gosto (Lucas).

Trabalhar como motoqueiro, dessa maneira, é suprir suas necessidades da melhor forma possível, é **Juntar o útil ao agradável** (4). “Por isso que nós montamos isso aqui. Aqui, já gosta de moto, aí juntou o útil ao agradável, né?” (Jorge). O trabalho, afinal, além de uma obrigação, deve ser um prazer: “Ah... É bom, eu gosto, eu gosto de andar de moto, é bom. Eu trabalho porque... né? Você tem que gostar do que você faz. Eu gosto e não fica preso num lugar só, toda hora você está em um lugar, é isso” (Renan).

Mais do que uma escolha que se faça no curso da vida, a paixão pela moto, para sete sujeitos, é atemporal e imutável. Não é exatamente decisão que se tenha feito porque sempre esteve lá; tampouco é preferência que se possa abandonar visto que não é parte separável de si. Em outras palavras, o gosto pela moto é percebido como característica interna a si mesmo, como coisa que **Entra no sangue** e da lá não sai (7).

Falar com você a verdade, eu nem sabia que eu gostava de moto. [Descobri] quando eu comecei a andar de moto. Aí parece que depois entra no sangue, você não consegue largar mais não. [Gosto de moto] desde pequeno, sempre gostei (Renan).

O aprender a gostar de moto, para Renan, é vivenciado como uma descoberta de si mesmo, o descobrimento de um de seus aspectos que ele ainda não conhecia e, uma vez revelado, se mostrou imutável. Outro entrevistado, Jorge, vive uma situação um pouco mais ambígua que os outros: é patrão e motoboy ao mesmo tempo. Segundo ele, na posição que está hoje, poderia muito bem se restringir à gerência do expresso, isso se a paixão pela moto não o fizesse continuar se arriscando nas ruas como todos os outros colegas-empregados.

[Vou trabalhar de moto] enquanto eu aguentar, tiver força, enquanto as pernas aguentarem e eu tiver equilíbrio (risos). (...) Paixão, eu gosto. Pra você gostar, ow... Eu podia estar aqui, ó, atendendo telefone... não, prefiro estar na rua. A parte burocrática, quem faz tudo é minha irmã. Se ela perguntar onde tá uma ruela aqui, eu não sei. Um parafuso, uma caneta, eu não sei. Se ela perguntar o que eu sei fazer na rua, pode falar tudo. Qualquer serviço que você der pra mim fazer na rua, eu faço. Você faz pros outros, mas não faz pra mim (risos) (Jorge).

O gosto ou “paixão” pela moto sustenta, em suma, a internalidade da opção pela profissão e pelo veículo. Além de conveniente, livre e lucrativa, a moto é, sobretudo, uma escolha

que reflete aquilo que o sujeito sempre quis, ainda que tenha tido a ajuda ocasional de uma circunstância ou outra. O motoqueiro de verdade é apaixonado por moto.

3.2 O trânsito e os outros

Tratamos até aqui da forma como os entrevistados concebem e articulam o motociclismo e a profissão em suas trajetórias, como se diferenciam internamente, reconstroem seu ingresso no grupo e os motivos que os ligam a ele. Outra fonte privilegiada de informação sobre como os motoqueiros profissionais se pensam, sentem e agem será a forma e conteúdo com que se diferenciam de outros grupos e como concebem o sistema de relações mais amplo no qual estão inseridos. O incontestável risco oferecido pelo trânsito encontrará, aqui, correspondência na hostilidade oferecida por motoristas e na complacência e ineficiência dos agentes reguladores do trânsito.

3.2.1 Motoristas

Ao se diferenciarem de grupos relevantes para os entrevistados, a distinção entre motoqueiros profissionais, amadores e motoqueiras é circunstancialmente abandonada. Em comparação aos motoristas e agentes reguladores, o próprio grupo de pertença, os motoqueiros, se reveste de relativa maior homogeneidade. Locomover-se em duas rodas é saber-se em situação desprivilegiada perante os demais atores, é travar todos os dias uma batalha contra o perigo oferecido pelos motoristas (Figura 4).

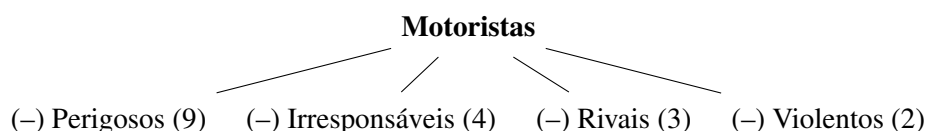


Figura 4: Atributos conferidos ao grupo formado por motoristas.

Os Motoristas são um grupo formado por uma ampla gama de sujeitos: taxistas, motoristas de carros, caminhões, carretas, ônibus, etc. Compartilham, entretanto, a posição de **Rivais** (3)

em relação aos motoqueiros. Na disputa cotidiana por espaço no trânsito, esses agentes dirigem veículos maiores e mais potentes e por isso são mais **Perigosos** (9).

Eu falo assim, o dia em que você não leva uma fechada, você tem que chegar em casa e rezar (risos) umas dez Ave Maria, uns dez Pai Nosso que você chegou bem em casa (Jorge).

Às vezes você tá vendo o cara vindo no retrovisor, você encosta pro cara passar, ele vem rasgando, eles não respeitam muito motoqueiro não. Ônibus mesmo, você tá doido. Ônibus e caminhão, você pode sair mesmo. Se tiver vindo atrás de você, você encosta, meu filho, e deixa ir embora (Natan).

É uma falta de desrespeito total, tanto do lado do motoqueiro quanto do lado deles. (...) Se for entrevistá-los, eles vão falar lá que “não, motoqueiro não respeita ninguém”. Mas eles também não respeitam o espaço do motoqueiro. Então já virou, assim, de costume. Então a moto acaba se tornando perigosa até mesmo por causa disso (Davi).

Apesar de reconhecerem que a rivalidade seja recíproca, os motoristas contariam com dupla vantagem: (a) oferecem mais perigo aos motoqueiros do que estes a aqueles, e (b) sabem serem privilegiados perante os agentes regulamentadores, afinal, como já vimos, “a culpa sempre cai no motoqueiro”.

A imprudência das duas partes, tanto carro quanto moto. Igual, voltando atrás aí, a rivalidade entre um e outro. O carro não dá espaço, o motoqueiro quer passar. Não dá espaço, ele acaba caindo, é atropelado. Ou ele bate no carro, amassa o carro. A rivalidade (Gustavo).

Inclusive tem um amigo meu que tá parado a... ele não trabalha de motoboy não, mas ele sofreu um acidente de moto, ele quebrou a não sei lá do fêmur lá, tá parado tem oito meses (...) e o cara do carro que derrubou ele na Jacuí, fez uma conversão errada e derrubou ele, tá querendo receber o dinheiro do carro! (Lucas).

Como consequência, os motoristas contam com o privilégio de poderem ser **Violentos** (2) e **Irresponsáveis** (4) no trânsito, visto que se sabem física e socialmente precavidos de danos ou sanções.

Eu não tenho nada do que reclamar desde que [o motorista] continue na faixa dele. Só que esses... tem uns inconsequentes e tal, umas pessoas que se transformam perante o volante que puta que o pariu, eles não querem nem saber, eles acham que a rua foi feita pra eles e sai jogando o carro mesmo. Caminhão! Caminhão demais. Joga pra cima da gente e foda-se. Ah, eu sou grande, foda-se o seu. E isso é meio complicado. Isso, sei lá, poderia mudar (Marcos).

Recentemente agora, não sei se você viu aí (...) o motoqueiro reclamou com o rapaz, num carro, ele foi, acelerou, o motoqueiro acelerou, ele acelerou atrás do motoqueiro e jogou o motoqueiro na ribanceira. (...) não é o perigo só do trânsito, as pessoas estão estressadas. (...) Hoje ninguém respeita, por isso que você tem que diri... guiar pra todo mundo (Nicolas).

As implicações comportamentais para os motoqueiros são claras: os motoristas são um grupo a ser evitado constantemente no trânsito. O bom motoqueiro é aquele sempre alerta ao perigo muitas vezes mortal oferecido pelos motoristas, é aquele que guia “pra todo mundo”. Contra a irresponsabilidade e violência do motorista, o motoqueiro conta apenas com sua habilidade, experiência e destacado senso de responsabilidade.

Se um carro me fecha eu nem buzinando mais eu buzino, porque a violência tá demais também, né? (...) Eu posso xingar na minha cabeça assim, xingar a pessoa ali, mas não tô falando nada, sabe? Eu xingo pra mim, pra evitar, porque... da mesma forma que tem bandido, tem polícia, tem todo o tipo de pessoa andando na rua, né? (Gustavo).

Quando a pessoa não tem o costume de andar no trânsito e não sabe muito pilotar, infelizmente, eu era assim também, o cara... jogou o carro um pouquinho pro seu lado, você já dá aquela freitada seca, outra hora desequilibra e cai. (...) Eu não acontece isso... tem hora que eu chego até... quando eu vejo não vai ter jeito mesmo, eu deixo até bater, sem frear, entendeu? Largo o carro pra lá, entendeu? Só tiro a mão pra... pra moto me lançar fora dela, mas não... acabo nem caindo tem hora, porque eu não assusto mesmo (Renato).

A resposta de Renato para um comportamento experiente é um pouco mais peculiar: para ele, ser um bom motoqueiro significa não apenas não se assustar perante um acidente iminente,

mas sequer tentar evitá-lo, deixar bater sem colocar a mão no freio. O bom motoqueiro não tem medo do perigo.

3.2.2 Agentes reguladores

Os Agentes Reguladores, por sua vez, são uma categoria difusa representada por uma grande variedade daqueles que os entrevistados reconhecem como representantes da ordem pública: políticos, membros de órgãos fiscalizadores, da polícia, do judiciário, a “administração do governo”, etc. (Figura 5).

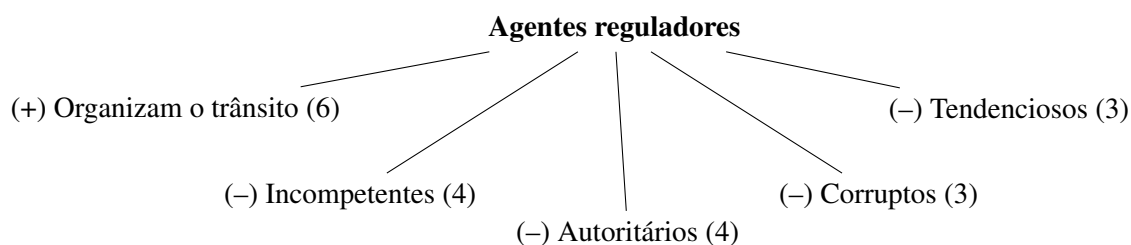


Figura 5: Caracterização do agrupamento constituído por agentes reguladores.

Para seis sujeitos, os agentes reguladores exercem uma função essencial, eles **Organizam o trânsito** (6), instituem as leis e normas que regem as vias e averiguam o seu cumprimento. Nesse sentido, os problemas do trânsito seriam fruto do desrespeito às regras estabelecidas.

A maioria dos acidentes acontecem porque... não respeita a velocidade, placa, preferência, por isso. Se todo mundo respeitasse velocidade, a legislação de trânsito, não tinha esse problema (Gustavo).

Tipo assim, eu ando... eu não vou falar que eu sou o cara perfeito do mundo, mas eu procuro respeitar o máximo possível as normas direitinho. O que eu puder fazer pra respeitar, eu faço (Renato).

Obedecer às normas, entretanto, encontra obstáculo na desconfiança nutrida em relação aos agentes reguladores. Apesar de reconhecer a importância da regulação do trânsito, o motoqueiro

profissional tem ciência dos riscos da ingerência externa à sua própria profissão. Mudanças recentes na legislação, por exemplo, implementaram a necessidade de um curso específico para o desempenho da profissão de motofretista, bem como aumentaram a exigência de equipamentos de segurança para a classe.

Ó, nessa nova lei, a antena, eu acho que faz sentido, o mata-cachorro² faz sentido, acho legal. Os equipamentos que eles pediram em si, todos. O colete também eu acho bacana, acho legal. (...) O que eu sou meio contra é fazer, é extorquir dinheiro da gente e fazer com que a gente faça a merda desse curso (Marcos).

Tudo ocorreria bem, portanto, se os agentes reguladores não fossem **Corruptos** (3). Outro dos desmandos da lei seria a mudança da nomenclatura da profissão, medida que, segundo Renato, não teria outro intuito que o enriquecimento do governo e seus representantes.

O pessoal coloca motociclista ou motofretista, isso não muda nada. Isso é um modo que o governo usou pra poder pegar um pouquinho de dinheiro. Mas todo mundo vai conhecer o cara como motoboy, não tem como. Infelizmente, passou ali, com colete ou sem colete, tá com baú, é motoboy. Não tem disso de motofretista. . . Isso aí é um modo que eles arrumaram pra poder tirar um pouquinho de dinheiro da gente (Renato).

Além de agirem visando o autofavorecimento, os agentes reguladores também seriam **Autoritários** (4), tolhendo o direito à autodeterminação dos motoboys e os coagindo através do medo.

Não, eu acho que faz todo sentido usar [a antena], mas conscientizar o povo de usar, e não obrigar o povo a fazer uma coisa. Eu não sou a favor de ninguém me obrigar a fazer nada. Principalmente uma coisa que eu tinha liberdade de fazer, de escolher, pela minha segurança mesmo. Hoje eu não tenho. . . se eu quiser, vamos dizer assim, se eu der uma louca na minha cabeça e eu quiser morrer em cima da minha moto, eu não posso me dar ao luxo de andar sem a anteninha, porque senão eu não posso morrer em paz. Além de morrer, eu vou ter que pagar uma multa (risos) (Lucas).

²"Mata-cachorro" é um termo usado informalmente para designar um acessório de segurança que visa a proteger as pernas do motociclista em quedas e colisões em baixa velocidade.

Infelizmente, eu tive que fazer [o curso] porque as empresas que eu presto serviço exigem. Com medo, não é que eles exigem porque tem a obrigação, mas porque tem medo da fiscalização (Renato).

Os agentes reguladores, além de limitar a liberdade dos motoqueiros e agir em interesse próprio, também são **Tendenciosos** (3) na resolução de conflitos no trânsito, sempre em favor dos motoristas e nunca dos motoqueiros.

O cara tinha influência, o irmão dele era alguma coisa da polícia e conseguiu fazer um, alguma coisa lá e mudou o boletim de ocorrência. Não sei se ele mudou o boletim, só sei que ficou favorável pra ele, a situação. (...) Aí eu falei com ele, no que eu falei com ele na frente da conciliadora no fórum, eu falei com ele “Você só recebe esse carro de mim morto”, aí ele falou “Não, cara, não quero receber nada não” (Lucas).

[Em] noventa por cento dos acidentes, motoqueiro tá errado, infelizmente, tá errado. Por mais que o cara não queira estar, quando chegar a autoridade, motoqueiro tá errado (Renato).

Nesse sentido, a relação de antagonismo vivenciada em relação aos motoristas termina por envolver também os agentes reguladores. Tudo se passa como se ambos compartilhassem dos conteúdos negativos atribuídos aos motoqueiros, daquilo que dizem sobre nós. Frente a um âmbito público viciado, entretanto, o motoqueiro de verdade conta com um elevado senso moral, sendo obrigado às vezes a desrespeitar algumas normas equivocadas em prol daquilo que é certo.

Para o motoqueiro de verdade, aquele que conhece as ruas e o trânsito como a palma de sua mão, o agente regulador se reveste de uma figura quase cômica: um funcionário público, deslocado da realidade por estar sempre preso em um gabinete, transformando em leis suas fantasias. São abundantes os relatos da audácia de um instrutor inexperiente, que “não conhece de moto”, querer ensinar algo para quem mais conhece de seu trabalho: o próprio motoqueiro. Os agentes reguladores, na verdade, são uns **Incompetentes** (4).

Eu acho que o governo em si, em relação a isso, não só no meu caso, mas, tipo, ele simplesmente utilizou os número, não viu o que deveria ser feito, o que acontece, se tem muitos

motoboys, se os motoboys vão ter que parar de trabalhar pra fazer os tal dos cursos que eles exigem (...) Não quis ver. (Marcos).

E o curso não tem... eu vou falar, não tem fundamento nenhum. O curso que a gente faz lá, cada lugar tem um preço. Eu quando fiz foi trezentos e cinquenta reais. E foi trezentos e cinquenta reais jogados fora. Porque o cara que foi lá me explicar o que que deveria ser motoqueiro, ele nunca andou de moto na vida dele, ele nem sabe que que é moto, ele mesmo explicou isso. Ele nem sabe o que é moto direito, que nunca andou (Renato).

Seja por ignorância ou má fé, portanto, os agentes reguladores são os únicos capazes de colocar obstáculos à liberdade conquistada através da motocicleta, seja nas práticas cotidianas no trânsito ou no desempenho da profissão. Somada à hostilidade dos motoristas, sua ingerência terá efeitos nocivos em todo o trânsito, resultando em um campo de inimizades e desregramento.

3.2.3 O trânsito

Segundo os entrevistados, o trânsito se tornou sobrecarregado nos últimos anos, ocasionando uma **Disputa por espaço** (5). O trânsito é lugar **Hostil** (5) e perigoso, onde os maiores não se importam com os menores e os justos pagam pelos pecadores. É também **Caótico** (4), desordenado: visto que não se pode confiar nas regras e leis estabelecidas e nos agentes governamentais, é preciso confiar na habilidade e malícia para se manter vivo e trabalhando (Figura 6). Definitivamente, não é ambiente para qualquer um.

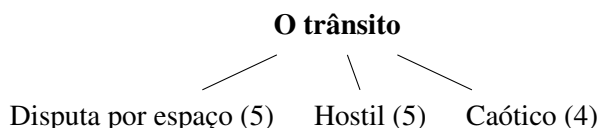


Figura 6: Significados referidos ao trânsito.

Eu acredito que existe fechada sem prestar atenção, porque sem querer não existe não. Porque, como que um, você coloca um exemplo, por que que um caminhão ou, um exemplo melhor, por que um taxista não fecha um ônibus? Eles não falam que a regra do trânsito é os

maiores protegerem, zelarem pelos menores? E não acontece nada disso, você vê que é tudo o contrário (Renato).

Ó, o trânsito, quando eu comecei a rodar, era bem [mais] tranquilo do que agora, então não tinha essa disputa de espaço. Virou uma disputa do espaço, uma frestazinha assim já é motivo pra... motoqueiro já vai. Aí o outro, às vezes, quer enfiar lá também, quer entrar lá, mas não cabe ele. Aí o motoqueiro já vai atrás, já xinga ele porque tá atrapalhando o meu espaço. Já vem um outro motoqueiro xingando o motorista, “por que que fechou o corredor?” e...entendeu? (...) O espaço tá pequeno e virou uma disputa de espaço. Então tá ali um querendo engolir o outro (Davi).

Não adianta colocar [a culpa] só no brasileiro, mas não tem como também eximi-lo também dessa responsabilidade, mas o nosso trânsito é muito confuso, mal sinalizado, muito na gambiarra, asfalto cheio de buraco. Dá pra ver que asfalto [é] de má qualidade pra sobrar uma verbinha aqui, outra acolá. Então o trânsito aqui é caótico, sinceramente. Ainda tem aqueles, o transporte público que não funciona né? Que é falho (Marcos).

Vale lembrar, entretanto, como exposto no tópico 3.1, que apesar da hostilidade e competição no trânsito, o bom motoqueiro é parceiro de seus colegas. Os motoqueiros de verdade sabem que compartilham uma situação de risco no trânsito e se fortalecem através de laços internos de solidariedade.

O motoqueiro não pode nunca ser rival um do outro (...) nossa profissão é uma profissão perigo. Você vai ter ainda um outro perigo? Não, ué! Você tem que ser amigo do camarada. Então a gente olha dessa forma. Eu acho que todo mundo pensa assim. Tem que pensar dessa forma (Nicolas).

Dito de outra forma, a hostilidade no trânsito advém de um conflito entre grupos, não entre indivíduos plenamente autônomos e deslocados de suas relações com os outros. Ser experiente não é somente conduzir a motocicleta com destreza, é ter “maldade” no trânsito. O bom motoqueiro sabe que trabalha em um ambiente violento e adapta o seu comportamento a ele.

O que acontece é o seguinte, a moto você precisa de um tempo a mais pra você pegar a maldade na rua. Então essa é a diferença. O pessoal às vezes acabou de tirar a carteira agora,

então ela corre um risco maior sim. Mas tem pessoas que, a passeio aí, tem é vinte anos na rua e pilota igual a qualquer motoqueiro (Davi)

3.2.4 Alteridade no trânsito

Mas nem só de motoqueiros e motoristas são povoadas as ruas. O dia a dia no trânsito é composto também por relações entre condutores e veículos animados, essas máquinas praticamente dotadas de vida (Figura 7).

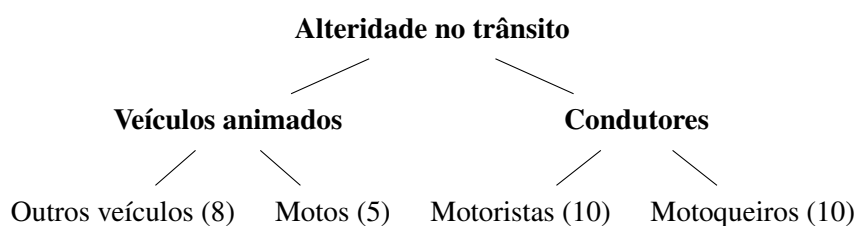


Figura 7: Designações do outro no trânsito.

Apesar de seus nomes coincidirem, **Motoristas** (10) e **Motoqueiros** (10) não são repetições de categorias apresentadas anteriormente, mas se referem ao número de entrevistados que fizeram referências aos condutores como outros no trânsito. Nesses casos, é a pessoa quem exerce sua agência sobre a máquina.

Ah, tem pessoas que chegam até a levantar o vidro se você estiver do lado dele. Entendeu? Então tem uma certa discriminação (Davi).

Tem uns incosequentes e tal, umas pessoas que se transformam perante o volante que puta que o pariu, eles não querem nem saber, eles acham que a rua foi feita pra eles e sai jogando o carro mesmo (Gustavo).

Loucura é, na época tinha os cabritador, né? Você cabritava... aí era uma aventura, aí o cara chegava, vinha lá de baixo e chamava a moto no cabrito (Renan).

Nesse sentido, humano e máquina constituem instâncias separadas que não se confundem. São as pessoas quem levantam o vidro do carro, empinam uma moto ou se transformam perante o volante. Este não é o caso, entretanto, quando a alteridade no trânsito é representada por

Outros veículos (8) e **Motos** (5). Seja por substituir o humano ou se fundir a ele, os próprios veículos são promovidos ao estatuto de pessoas.

Os carros que te fecham, jogam pra cima (Davi).

Esses carros na rua aí quase mata a gente (Renan).

Aí na mesma hora parou umas trinta motos, assim, e o pessoal, todo mundo conversando (Lucas).

Nessas condições, o sujeito interage com veículos dotados de vontade e poder de ação: é o carro *quem* “fecha”, “joga pra cima” e “quase mata a gente”. Em outros momentos, o próprio motoqueiro dá lugar a uma moto que “para pra ajudar” após um acidente.

Este conjunto de referências evidencia, enfim, a pluralidade com que os entrevistados constroem a alteridade no contexto do trânsito. Fica patente que aquele com quem se interage muitas vezes é um outro distorcido: uma máquina humanizada ou humano coisificado. Além disso, o próprio grupo sofreu menos a transformação do que aquele formado por motoristas. No conflito diário que caracteriza o trânsito, os motoqueiros são também mais humanos do que os outros.

3.3 Veículos e meios de transporte

Evidentemente, os entrevistados também se referiram aos veículos como objetos inanimados. Ao tratarem das modalidades de transporte que compõem seu universo de possibilidades, os sujeitos atribuíram características específicas à moto, ao carro, à locomoção pedestre e ao uso de transporte público (Figura 8).

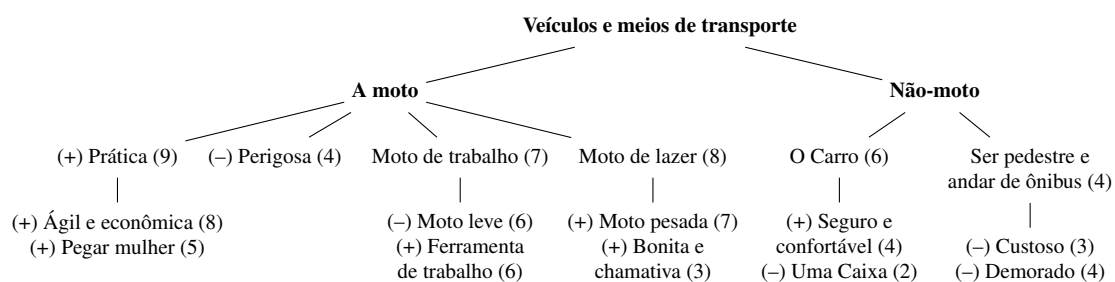


Figura 8: Modalidades de locomoção e seus significados.

Por mais que os sentidos imputados ora ao veículo, ora a seu condutor se aproximem e dialoguem, veremos que existem importantes diferenças. Os meios de locomoção se distinguem, para os entrevistados, basicamente entre a moto e o não-moto, isto é, aqueles que se constituem como antítese da moto, com a qual não compartilham nenhuma característica.

3.3.1 Andar de ônibus, andar a pé

Se há algo a ser evitado no cotidiano urbano, segundo os sujeitos, é **Ser pedestre e andar de ônibus** (4). Dependendo do transporte público para se locomover e transitar a pé pela cidade, além de muito **Demorado** (4), é bastante **Custoso** (3).

De ônibus, sei lá, sair daqui, ia pro centro, esperava ônibus, ia pro centro. No centro, espera mais ônibus, é o tempo do ônibus e vai pra lá. Chegando lá, você ainda tem que se locomover porque provavelmente não vai ser perto do ponto, nunca é (risos). Lá vai você andar mais uma cacetada (Marcos).

Antes, quando eu não tinha moto, andava a pé, hoje não ando a pé mais. Vai na padaria, você vai de moto. Não faço nenhum tipo de exercício nem nada (Nelson).

Possuir e utilizar um transporte privado significa não precisar fazer uso do próprio corpo para sua locomoção, mesmo que por uma curta distância. Implica, portanto, em positivar-se pela ausência de exercício físico com finalidade instrumental e do tempo de espera para ir e vir. Não é por acaso que uma das grandes vantagens da motocicleta é ser **Prática** (9).

Mais especificamente, andar de moto implica uma maior facilidade em **Pegar mulher** (5). Ao estar em condição de oferecer maior conforto para uma mulher, um homem motoqueiro teria vantagens sobre aquele que anda a pé. Por outro lado, pelo caráter mais arriscado do veículo, as impressionaria mais do quem dirige um carro. O motoqueiro se valoriza tanto através do conforto que usufrui com a moto quanto do risco ao qual se submete com ela.

Fica até mais prático pro cara, né? Igual, no meu caso não que eu tenho esposa, mas pra um camarada que chamar uma pessoa pra sair, assim, ela vai aceitar bem mais fácil do que... (Natan).

Eu acho que sim, viu, mulher, mulher, ela, mulher gosta muito de... Mulher não gosta de andar a pé não. Depois que você tem moto, carro, arruma muita mulher, viu? Tem muito cara feio, sô, que tem moto e arruma mulher (Nelson).

Moto andando na... porque é duas rodas né... a atração deve ser um bocado por causa disso né? Deve achar bonito. Como que duas rodas uma pessoa consegue equilibrar em cima dela? Deve ser isso (Renato).

Outra praticidade oferecida pela motocicleta é ser **Ágil e econômica** (8). A moto seria um veículo que não para no trânsito, permite transitar pela cidade com velocidade e proporciona uma dupla economia: de tempo e dinheiro.

Moto é melhor pra locomover. Trânsito tá ruim, moto você chega no local certo, tranquilo, mais rápido, mais econômico. Com cinco reais que você vai no Centro que você paga duas passagens, com cinco reais eu vou duas, três vezes, entendeu? Muito econômico (Nelson).

Sinceramente, a vantagem em tempo é inquestionável, o ganho que você tem com o tempo. Nó, que isso! Não tem como. É impensável, sei lá, você pensar, tipo, sair daqui e estar na Pampulha em trinta, quarenta minutos (Marcos).

Além disso, comparado com o pedestre, o motoqueiro tem mais domínio de seu próprio trajeto. A agilidade do motoqueiro significa também exercer controle de seu “cavalinho pessoal”.

Ah! Porque moto, pra mim, é muito melhor, eu pelo menos... Eu gosto de bicicleta, né? Gosto de patins, eu gosto de estar no controle e a moto é meu cavalinho pessoal (risos). Eu viro o guidão, ela vai onde eu quero, eu acelero, ela corre, eu freio, ela para. Simples (risos). Moto é bom por causa disso, eu tô aqui, pulo um meio fio e tô do outro lado da avenida (Lucas).

Por outro lado, os entrevistados reconhecem que a moto é mais **Perigosa** (4) do que outros meios de transporte. Não apenas por causa da violência dos motoristas, mas porque ela própria “convida” à velocidade e à adrenalina. Não é à toa que um mal motoqueiro, aquele que coloca a si e a outros em risco é aquele que “extrapola”, que se deixa levar. O bom motoqueiro é aquele capaz de domar a máquina, de controlá-la no perigo que lhe oferece. Enfim, é aquele que mantém o controle.

E o problema da moto, eu falo com todo mundo: é melhor não andar, porque ela convida. A moto, quanto mais você acelera ela, mais adrenalina você sente. Então, tipo assim, pra quem não tem controle dela... porque moto é igual bebida né? Eu penso assim, se você não tiver controle, é melhor você não usar. Se você usou, cê tá nela. Se você deixar ela te dominar, aí é pouco tempo de vida (Renato).

[Os motoristas] também não respeitam o espaço do motoqueiro. Então já virou, assim, de costume. Então a moto acaba se tornando perigosa até mesmo por causa disso. (...) E a moto ela não tem aquela carcaça que vai te proteger. É arriscado. (Davi).

Novamente, o risco, aspecto negativo que poderia colocar em xeque a estima elevada que o motoqueiro faz de seu próprio grupo, é alocado a uma instância que lhe é externa: seu veículo. Resta ao bom motoqueiro responder com aquilo que tem de melhor, sua experiência e habilidade.

3.3.2 O carro

O carro (6), por sua vez, é mais **Seguro e confortável** (4) e muitas vezes preferível à motocicleta.

Tem uma turma aí que o pessoal viaja com as motos, né? Eu já não gosto. Aí eu vou com o carro. Não... aí eu já vou com o carro que é mais seguro, né? Você não passa tanto aperto, porque os caminhões tão andando muito... (Natan).

E olha que o trem [a moto] é bem ruim né. Porque o carro você tem mais conforto, né? (Renato).

Uma desvantagem, porém, da “carcaça que vai te proteger” é que ela também é limitadora. Comparado com o a versatilidade conquistada através da moto, o carro é **Uma Caixa** (2).

Moto é muito mais gostoso de você viajar. Você sente o vento... Pego minha moto aqui, simplezinha, eu vou daqui na minha cidade eu me sinto muito melhor do que... também é porque eu gosto (...) Você vê a natureza. No carro, você fechou os vidros ali e você não sente nada, você só segura o volante e olha pra frente, entendeu? (Renato).

Poxa! O motoboy tá de fora, ele tá vendo cento e oitenta graus aqui na frente dele. O cara tá dentro numa caixa, ele não enxerga, ele ainda vai questionar? O cara tem que prestar atenção, ele tá dentro dum lugar onde a visão dele é limitada. Ele tá preso dentro de uma caixa, ele tem que entender isso. Ele acha que porque o motoboy tá do lado de fora e ele tem mais agilidade de passar, e de fazer e acontecer, é ele que provoca o acidente (Lucas).

O risco assumido pelo motoqueiro tem sérias contrapartidas, uma delas é ter maior controle do ambiente. Ser motoqueiro é estar do “lado de fora” e ser mais ágil que os outros, é, enfim, “fazer e acontecer”.

3.3.3 Moto de trabalho, moto de lazer

As motocicletas, entretanto, não são idênticas entre si. Apesar de, segundo os entrevistados, compartilharem o perigo e a praticidade, as motos de trabalho e lazer, ressaltam, cada uma, características diferentes do veículo, requerem cuidados diferentes, bem como estão vinculadas a diferentes práticas e finalidades.

A **moto de trabalho** (7) é essencialmente uma moto útil. Não é apenas um meio de transporte, mas uma **Ferramenta de trabalho** (6) e, por isso, tem como primeira função o retorno financeiro. É ela quem garante o ganha-pão necessário ao chefe de família. Assim como o motoqueiro profissional, ela não pode parar.

Por enquanto ela não tá apresentando problema nenhum, eu não tenho nada que queixar dela e tal. Tipo assim, a mecânica normal é o que ela me passa, então tá tranquilo. Quando começar a ter desvantagem nisso (...) ficar mais na oficina do que tal, o meu lucro ficar lá, então aí já não compensa, aí seria trocá-la, mas por enquanto não tem essa necessidade (Marcos).

Como não serve aos mesmos propósitos, a moto como ferramenta não precisa ser **Bonita e chamativa** (3) como a **Moto de Lazer** (8), basta que seja segura e funcional. O motoqueiro profissional simplesmente não tem tempo nem paciência para dedicar ao visual de sua moto.

Moto é pra trabalhar, véi. Só tem que manter ela funcionando e segura, né? Bonita não precisa não. Deixa ela feia mesmo (Lucas).

Tem uma diferença grande. A galera que usa a trabalho, ela é mais meio pelos cocos, não liga muito pra moto não. Aí você vê as motos tudo suja, com a seta quebrada. O outro já é mais certinho, (...) deixa a moto limpinha (risos). É a mesma coisa que, vamos supor que... o padeiro. O padeiro eu acho que não aguenta ver pão na frente dele mais (risos). Então você também não tem paciência pra isso (Davi).

A moto de lazer se distingue da moto de trabalho por sua excepcionalidade. Ao contrário da instrumentalidade da moto cotidiana, banal, uma **Moto leve** (6) e econômica, a boa moto de lazer tem um motor potente, é bonita, marcante e chamativa. É uma **Moto pesada** (7), única e invejável, uma moto que se dê orgulho em dar uma volta pelo bairro.

Vai chegar um ponto que, se Deus quiser, eu vou andar só de seiscentos [cilindradas], irmão! (risos) Não vou andar de outra coisa, não. Vou na padaria ali, pegar a seiscentos. Popópópópó... Desce o ponto morto, né? Póóóóó... Só aquele barulhão. Se Deus quiser, né? Eu acho lindo (...) É uma moto potente, né? (...) Eu trabalho com uma cento e vinte e cinco, agora numa cento e cinquenta, né? Então, agora pegar uma seiscentos cilindradas é um pouco... Só porque é chamativo, porque é bonita, porque é potente, né? É só por isso mesmo (Lucas).

3.4 Eu, elas e os outros

Os sujeitos, ao dizerem de si, fizeram diferenciações não apenas entre seu grupo, grupos alheios e seus veículos, mas também entre si mesmos e o próprio grupo, bem como entre si mesmo e outrem. Em outras situações, em que o motociclismo permeia as relações de paquera e namoro, a autocategorização em um grupo ou outro perde relevância em virtude de uma relação pessoal entre Eu e Elas (Figura 9).

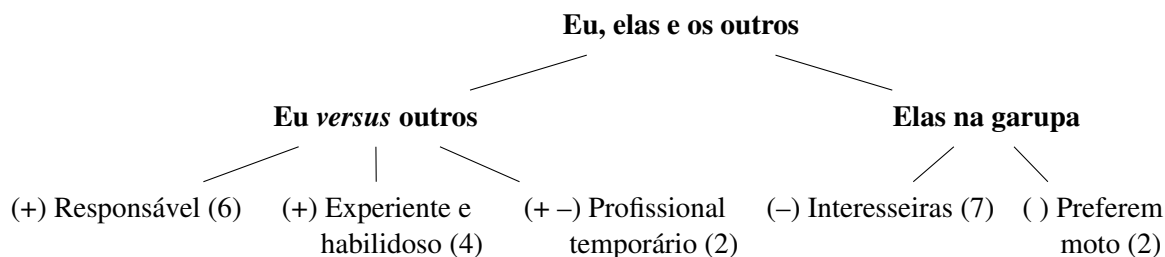


Figura 9: Diferenciações entre si mesmo, outros e mulheres não-motociclistas.

3.4.1 Eu versus os outros

Em contraste com outros motoqueiros, profissionais ou não, e outros atores no trânsito, cada um dos entrevistados se descreveu, em algum momento, como sujeito singular e distinto dos demais. Aqui, o quadro de comparação empregado como fonte de informação e asserções sobre si mesmo será deslocado de uma oposição entre Nós *versus* eles para **Eu versus outros** (10). Nesse sentido, o sujeito se destaca como condutor excepcional, **Responsável** (6), **Experiente e habilidoso** (4).

Em diversas falas, o entrevistado emerge como um exemplar único perante uma massa anônima de motoqueiros e motoristas potencialmente perigosos. Em um trânsito caótico como esse, repleto de irresponsáveis e rodaduras, fica claro que não se pode confiar em ninguém além de si mesmo.

Eu sou esse tipo de motoboy que me preocupo comigo. Eu, eu vou te falar sinceramente, assim, eu sou até meio ignorante, eu olho pra mim e penso assim, eu tô do lado de um monte de retardado. Verdade. (...) Todos que estão nos outros carros e nas outras motos. Pra mim, eu olho e penso assim, é um monte de retardado e eu tenho que ter cuidado. Eu tô no meio de um monte de maluco, eu preciso... Toda atenção é pouca. Eu tô aqui no meio duma loucura, eu preciso estar atento (Lucas).

Entre os próprios motoqueiros a situação se repete. Ao buscarem a positivação de si mesmos, foi comum compartilharem uma imagem bastante negativa do próprio grupo, coincidindo com os conteúdos que julgam serem atribuídos a eles mesmos por outros grupos. O problema dos motoboys é que “Eles não tratam motoboy como profissão, hoje. (...) Eles andam pra... um hobby que eles têm” (Renato), por isso não têm responsabilidade. Nesse sentido, vale notar que

a negatização do endogrupo foi sempre acompanhada por uma positização de si mesmo, descrito via de regra como uma exceção entre os demais.

Hoje em dia tem uns que respeitam, tem outros que não. Motorista de ônibus, no dia em que você dá uma preferência pra eles, eu faço isso, eu não deixo de fazer não, você tá com um caminhão, um veículo pesado, ou, eles buzizam, eles agradecem. Motoqueiro não faz isso, né? Noventa por cento. Motoqueiro não é costume de fazer isso, né? Você já viu essas porra do jeito que eles andam aí (Jorge).

A afirmação de si, entretanto, nem sempre vem acompanhada pela negação do outro, como se pode perceber na apropriação bastante pessoal que Nicolas faz da expressão “direção defensiva”.

Eu também não abuso, né? Pessoal, eu guardo muito uma frase de caminhão que diz assim: a velocidade que emociona é a mesma que mata. (...) Então eu sempre tentei andar numa velocidade que dá pra mim safar na hora do perigo. Além das normas de segurança, eu ainda guio ela na direção defensiva. Eu me defendo o máximo que eu posso nela (Nicolas).

Outra forma de destacar-se do coletivo de trabalhadores foi afirmar uma adesão provisória e parcial ao grupo para, assim, dizer-se **Trabalhador temporário** (2). Perguntado se havia feito muitos amigos motoboys, Marcos responde que:

Ó, amigo, amigo, é meio complicado, né? A gente, acho que não só em serviço como... acho que qualquer coisa, a relação humana tá meio complicada, não tem como você aprofundar muito não, né? A vida tá muito corrida. (...) tem vários tipos de motoboy, tem os de complemento salarial, tem os que vivem disso mesmo, largou o estudo e vive disso. É, tem vários tipos. (...) Meu caso é complemento salarial. É... tem algo que... algo que vai ser temporário, né? (Marcos).

Todas essas referências, em suma, dão conta de que a afirmação de uma identidade grupal não é a única forma de valorização de si com que contam os sujeitos. Além disso, é evidente que dizer-se indivíduo único e independente não compete necessariamente com a positização do grupo de pertença. Em um contexto em que se sabem negativados e ameaçados em diversas

frentes, acatar ou combater a heterodesignação depreciativa são duas estratégias identitárias disponíveis que podem ser usadas em alternância e em dependência ao quadro de comparação que se estabelece.

3.4.2 Elas na garupa

Em relação à paquera, conduzir uma motocicleta, segundo os sujeitos, é um facilitador para conquistar uma mulher. Ao lhe livrar de ter que andar a pé ou esperar pelo ônibus, o homem motoqueiro se tornaria mais interessante para as mulheres, afinal, sabem que elas são **Interesseiras** (7) e vêm nele uma fonte de conforto. Além disso, em comparação com outros homens, aqueles que têm e dirigem carros, o motoqueiro também sai na frente visto que, segundo eles, as mulheres não só esperam a comodidade de um veículo particular como **Preferem moto** (2).

A mulher, ela é interesseira, né? A mulher é interesseira, aí ajuda. Hoje em dia não ajuda mais porque eu já tô velho. Então, assim, eu tenho que estar com uma moto bem maior do que aquela ali pra conseguir arrumar uma namorada. Aquela ali é só trabalho mesmo (Davi).

Você pode chegar com uma Ferrari, se você chegar, tipo assim, com uma moto, essas de corrida aí que passa de... moto GP aí, tenho certeza que ela... o foco vai todo pra ela. (...) Que a mulher vai pelo interesse da moto, mas que chama atenção, chama. (...) Tipo assim, uma moto bonitinha, limpinha, chama muita atenção sim. E pode fazer a pesquisa que mulher prefere moto do que carro (Renato).

Homens e mulheres, portanto, segundo os entrevistados, compartilhariam uma imagem bastante negativa do que é ser pedestre e andar de ônibus. A saída desta situação, entretanto, tomaria trajetórias diferentes para cada um dos gêneros. A “preferência” delas pela moto não tem o mesmo significado do “gostar” de moto para eles. Enquanto os esforços masculinos se concentrariam na aquisição e aprendizagem do motociclismo, para assim desfrutar da “liberdade” e praticidade proporcionada pela moto, restaria às mulheres a dependência de um homem que as leve na garupa. A mesma motocicleta que permite uma maior autonomia para eles é mais uma fonte de subserviência para elas.

Claro que há também as que se aventuram em duas rodas, mas, como já apresentamos, essas não seriam “mulheres de verdade”, e sim uma versão mais masculina delas, a mulher sapatão. As qualidades conferidas às mulheres no guidão, além disso, podem ajudar a explicar a passividade das mulheres na garupa: a mulher é intrinsecamente medrosa, delicada e, por isso, inapta ao motociclismo. Ainda assim, as mulheres no guidão são descritas em nove conjuntos de atributos (ver Figura 1) enquanto as mulheres na garupa são resumidas em apenas dois (Figura 9), sugerindo um fenômeno desigual de estereotipia. Ao passo que não é necessário dizer muito sobre uma mulher que corresponde ao que se espera dela, se carece de mais afirmações a fim de explicar o desvio daquela que se considera uma exceção.

3.5 Práticas e comportamentos

Ao longo das entrevistas, desde quando reconstruíam sua trajetória com a motocicleta até quando tratavam de suas práticas atuais e planos futuros, os entrevistados relataram uma variedade de usos dados à motocicleta. Além dos usos dados à moto ontem e hoje e os usos pretendidos para amanhã, também tratamos de suas perspectivas de continuidade ou não com a prática e profissão (Figura 10).

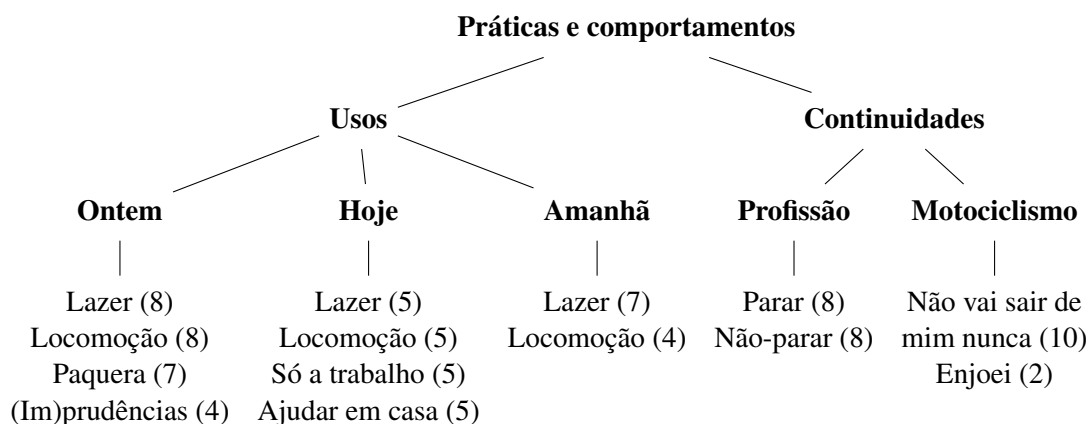


Figura 10: Usos da motocicleta e perspectivas para o futuro.

3.5.1 Usos

Em contraste com períodos anteriores, quando ainda não eram motoqueiros, os sujeitos mencionaram uma série de novas práticas proporcionadas pela condução do veículo. Dentre os usos de ontem, destacam-se a **Locomoção** (8) pela cidade, a descoberta de novas formas de **Lazer** (8) e de **Paquera** (7).

Pra você sair daqui pra um lugar depois voltar pra ir pra outro de ônibus é complicado. De moto não. Vamos supor, você tá na Pampulha, você vai pro Centro, você tá no Centro você vai pra...entendeu? Você roda bastante com ela. (...) Você começa a rodar demais, né? (Natan).

Namorar (risos). Rodava Belo Horizonte inteira! Ah, arrumava a turma...Eles falavam, ‘vamos encontrar hoje na Savassi’, eu ia de moto! As meninas, também...como, da turma, o único que tinha moto era eu, elas queriam ir comigo (risos). (...) Ficava rodando, só arrumando namorada. Arrumava muita confusão à noite (Davi).

Quatro entrevistados consideraram também seus comportamentos passados a partir do prisma da **(Im)prudência** (4). Seja por reconhecerem terem sido um tanto irresponsáveis no passado, seja por marcarem uma distância entre si mesmos e outros motoqueiros com práticas consideradas como de risco, esses sujeitos se referiram a usos da motocicleta como conduzir alcoolizados, pilotar em alta velocidade e praticar manobras radicais com a motocicleta.

Tipo assim, era muito novo, muito molecão (...) Então não tinha muita responsabilidade, né? Pra mim, é isso. Nessa idade, cê não tá preocupando muito com isso, cê quer é curtir um pouquinho, ganhar um dinheirinho ali, pagar suas contas e dane-se o mundo, entendeu? Então eu tinha muita mania de ficar cabritando a moto no sinal. Fazia isso muito, infelizmente (Renato).

Loucura [na moto] é, na época tinha os cabritador, né? Você cabritava... aí era uma aventura, aí o cara chegava, vinha lá de baixo e chamava a moto no cabrito. Não, essas coisas eu nunca fiz não. Não gostava desses trem não (Renan).

Nota-se, entretanto, que o tema não se repete quando descrevem os usos de hoje. Como apresentado na Figura 1, o motoqueiro profissional considera-se um condutor excepcionalmente responsável. Além disso, dentre os motivos de transição para práticas mais responsáveis, destaca-se a o papel masculino como pai de família (Figura 3).

Preocupação com vida, eu não... eu não pensava muito não. Não, eu não tinha muita preocupação com isso não. Eu... vivia. Tava tipo assim, se eu acordar vivo amanhã, tava bom pra mim. Hoje eu já preocupo. Quero criar minha filha, quero ver minha filha crescer, quero estudar ela. Preocupo muito com isso (Renato).

Ainda que de maneiras diferentes dos usos passados, o **Lazer** (5) através da motocicleta também é prática atual entre os entrevistados. Ora como intermediária para se chegar até o local de lazer, ora como meio da própria diversão, a motocicleta oferece para cinco entrevistados mais que a funcionalidade de **Locomoção** (5) de um veículo ágil e econômico.

Fui jogar bola de moto, igual, trabalhei de segunda à sexta, no sábado, domingo eu usei, fui pro centro com a minha esposa, fui jogar bola, tudo com ela (Natan).

Andar, dar rolé, pra ir em encontro de moto. Sábado e domingo a gente gosta de sair pra dar uma volta (Jorge).

A praticidade da motocicleta permite, ainda, um meio de **Ajudar em casa** (5). O motoqueiro pode, dessa forma, participar da manutenção do âmbito doméstico através da locomoção pela esfera pública: acompanhar a esposa até o centro, ir até a padaria ou fazer compras no supermercado.

Antes tinha coisa que eu demorava duas horas pra fazer que agora eu gasto quinze minutos. Por exemplo, ir comprar um queijo na Feira dos Produtores pra minha mãe. Antes, quando eu ia a pé, eu gastava quarenta minutos. (...) Agora eu vou de moto, eu gasto dez minutos, então adiantou um bocado a minha vida, né? (Lucas).

Ah, [uso a moto] pra tudo! Aonde eu vou, eu vou de moto. Até na padaria ali pra comprar um pão eu não vou a pé, eu vou de moto. Do lado. Mania, né? Tem hora que você pega mania (Natan).

Para cinco entrevistados, a utilização da motocicleta seria **Só a trabalho** (5). Nesse sentido, a moto seria restrita a um instrumento de trabalho e desinvestida de qualquer atenção ou interesse especial.

Hoje em dia, a moto pra mim é praticamente somente trabalho. Eu não curto mais lazer de andar de moto, não. Eu gosto muito de carro, eu tenho carro também, mas moto não. Moto agora é só pro trabalho mesmo (Gustavo).

Ah, eu só uso moto pra trabalhar mesmo. Dá final de semana, eu saio a pé pra descansar. Cansa demais. Lavo, encosto lá, só segunda-feira que eu pego (Renan).

O desinteresse, entretanto, é atenuado quando pensam nos usos pretendidos de amanhã, em que a moto atual, de trabalho, possa ser substituída por uma moto de lazer. Uma moto (de preferência grande, potente e bonita) que possam usar quando queiram, por **Lazer** (7) e pela comodidade da **Locomoção** (4).

Sempre quero ter meu carro, continuar com o carro e a moto. Porque no momento, hoje, a moto não é lazer porque talvez eu fico em cima dela o dia inteiro, a noite toda. Mas depois, se caso eu não trabalhar mais de moto pode dar vontade de novo né? De passear e... agilidade da moto, a economia da moto é muito grande (Gustavo).

[Usaria] a passeio. Aí sim eu ia dar umas voltas. (...) Eu já tive uma moto maior, uma moto na época, uma RD trezentos e cinquenta. Na época era uma motona. Então eu não vejo mais tesão nessas motinhas não, só pra trabalho! (risos) (Davi).

Em comparação com os usos passados e atuais, o trabalho e o “ajudar em casa” não participam dos usos pretendidos para o futuro. Enquanto a finalidade doméstica da motocicleta parece distante de ser prioritária, o trabalho se configura, nesse contexto, como uma ocupação necessária, mas não tão valorizada quanto poderíamos supor com a diferenciação que os entrevistados fazem entre seu próprio grupo e outros (ver Figura 1). O uso pretendido de amanhã é também um uso ideal do qual o trabalho e a manutenção do doméstico não fazem parte.

3.5.2 Continuidades

Dentre as projeções para o futuro, tratamos também nas entrevistas dos planos de cada entrevistado em continuar ou não na profissão e com a prática do motociclismo. Quanto à possibilidade de deixar de pilotar a motocicleta, a maioria foi resolutiva: de forma alguma! O motociclismo é algo que entra no sangue (Figura 3) e por isso **Não vai sair de mim nunca** (10). Seja por paixão ou pela facilidade de locomoção, a verdade é que nem se quisessem abandonariam a prática.

Daqui a cinco anos eu gostaria de ser um ator formado, gostaria de estar me profissionalizando ator. Daqui a cinco anos. Mas motociclista, motoboy ou motofretista ou motoqueiro, tanto faz, isso aí não vai sair de mim nunca. Não vai sair de mim não, nem se eu quiser. Eu sou um bom motoboy, eu sou realmente um cara que gosta de fazer o que faz. Eu gosto de trabalhar com minha moto. Eu tenho prazer em subir na minha moto, cara. Você não precisa me dar dinheiro (Lucas).

Três sujeitos, entretanto, disseram: **Enjoei** (3) da motocicleta. Depois de tantos anos na prática e profissão, afirmaram já estarem cansados de moto e terem vontade de “ficar no carro mesmo”.

“Porque eu tô saturado de moto, saturado com o trânsito. Eu prefiro, assim, viver mais uma vida no campo, entendeu? Sair um pouco, esquecer buzina de carro, ronco de motor, eu quero um lugar que eu vou sentir tranquilo” (Nicolas).

Questionado, entretanto, se venderia a motocicleta, Nicolas respondeu que “Não sei... talvez sim, talvez não, né? Então... agora... no momento não. Talvez eu fique com ela rodando ainda pra baixo e pra cima, ela é muito útil pra mim”. A opção por continuar sendo um motoqueiro não pressupõe, portanto, necessariamente compartilhar de uma ótima imagem sobre o grupo, o veículo e a prática.

Ah, a gente enjoa, né? (...) [Antes] era mais gostoso andar de moto, hoje já é o contrário. Enjoa, né? (Gustavo).

A gente acaba que enjoando, entendeu? Nó! Moto acaba que você enjoa. Chega no final de semana eu não consigo nem ver moto. (...) Só se for de vez em quando, entendeu? Mas a pessoa que é acostumada com moto, também, é muito difícil o cara largar a moto, o cara não consegue ficar [sem], não (Nelson).

Quanto à possibilidade de continuidade ou saída da profissão, houve uma polarização das respostas entre **Parar** (8) e **Não-parar** (8). Por um lado, há aqueles que, apesar de tudo, estão satisfeitos trabalhando como motoboys e não vislumbram abandonar a profissão tão cedo. Por outro, a profissão é, para muitos, um ganha-pão temporário enquanto não alcançam uma alternativa melhor.

Enquanto eu aguentar, tiver força, enquanto as pernas aguentarem e eu tiver equilíbrio (risos) (Jorge).

Ah, aí eu já não sei, viu? Se eu achar uma coisa melhor, que ganha o valor que a gente ganha, né? Aí eu, sim. Agora, se não, eu vou continuando. Vai assim, na oportunidade que aparecer melhor, entendeu? Enquanto isso tá... o melhor que tá tendo é sendo motociclista, aí eu vou continuando (Nelson).

E mais pra frente, espero que sim, que eu saia da área, começo a trabalhar na área ao qual eu estou estudando, e aí sim vai ser só por prazer mesmo (Marcos).

Até mesmo entre os que cogitam continuar, a opção muitas vezes é levantada sem maior entusiasmo, “eu vou continuando”. Esse não é o caso, como vimos, com a perspectiva de futuro no motociclismo, essa parte inseparável que “não vai sair de mim nunca”. De forma análoga ao que ocorre com o motociclismo como lazer (prática valorizada) e os motoqueiros amadores (categoria negativada), a exaltação dos motoqueiros profissionais não parece ser acompanhada de uma positivação equivalente do motociclismo profissional.

As diferentes estratégias ocorrem como se, uma vez dentro, vinculados ao grupo formado por profissionais, não restassem muitas opções além de exagerar seus aspectos positivos e mitigar os negativos ou, em outros momentos, destacar-se do grupo como indivíduo único e incomparável. Quando, por outro lado, vislumbram a possibilidade de se colocar fora, desfazer sua pertença ao grupo e migrar para alternativas mais atraentes, não haveriam razões o suficiente

para oferecer resistência aos conteúdos negativos que julgam ser amplamente compartilhados sobre a profissão e os profissionais.

Capítulo 4

Discussão

Durante a descrição dos resultados, vimos que os sujeitos, ao falarem de si, sua história, seu cotidiano de trabalho e suas práticas no trânsito, fizeram constantemente referências a outros e outras. Mais ainda, para narrar, descrever ou explicar cada um desses elementos, aludiram tanto a outras pessoas (amigos, colegas de trabalho, pai, mãe, tios, irmãos, paqueras, esposas, filhos e filhas) quanto a referências coletivas. Dentre estas, relacionaram grupos aos quais sentem pertencer (motoqueiros, motoqueiros profissionais, grupos de amigos, à família a qual pertenciam como filhos ou à que hoje “chefiam”) e grupos alheios (outros motoqueiros, motoqueiras, motoristas e agentes reguladores).

Mostraram, assim, ter ciência e levar em consideração uma diversidade de outros, construindo uma cosmologia social na qual sabem ocupar um lugar específico. Mas, após apresentados os resultados da análise de conteúdo, que “lugar” é esse, afinal, que os entrevistados julgam ocupar? É bom ou ruim? São referências das quais se orgulham ou se envergonham? Ou, mais especificamente, sustentam uma autoimagem positiva ou negativa? Julgam pertencer a grupos valorizados ou desvalorizados? Concordam ou discordam da apreensão preconceituosa da qual julgam serem alvo?

Evidentemente, todas essas perguntas são apenas hipersimplificações da real situação em que se encontram. Como esperamos ter ficado patente na descrição dos resultados, e em consonância com as proposições da Teoria da Identidade Social, a identidade de um grupo ou indivíduo só tem sentido em referência a outros grupos e pessoas e depende, portanto, do quadro comparativo que se estabelece. Assim como uma pessoa só pode ser considerada “alta” em

relação a outra mais baixa, um grupo só pode julgar-se “valorizado” em comparação a outros de estatuto inferior.

Seja qual for o caso, algumas constantes podem ser apontadas com base nos dados apresentados. Ao se situarem em meio à trama social, os entrevistados buscaram, de maneira geral, por (a) uma identidade valorizada positivamente; (b) pertencças que contribuíssem com certo grau de individuação e, de maneira transversal, (c) referências que os possibilitassem se comprovarem como homens.

O conjunto de resultados produzidos, dessa forma, abrangeu desde referências mais gerais e abstratas, como o “trânsito” e os atores que o compõem, até alusões bem individualizadas, nas quais os entrevistados se descrevem como pessoas únicas e particulares. Visando discutir o espectro de referências compartilhadas pelos entrevistados, optou-se por partir das mais gerais e coletivas para as mais específicas e individuais. As construções de gênero, como veremos, permeiam todo o percurso, bem como a interação de seus elementos com a prática.

4.1 O trânsito

Como apontado por Deschamps e Moliner (2009) e Worchel e Coutant (2004), os indivíduos, ao reconhecerem e avaliarem sua pertença a determinado grupo, fazem referência não só ao binômio endo-exogrupo, mas a um conjunto de grupos e categorias com que se relacionam, bem como aos conteúdos que atribuem ao contexto social no qual se inserem. Nesse sentido, pudemos notar, na apresentação dos resultados, que o próprio trânsito é revestido de características específicas que convergem com o tom das diferenciações realizadas entre os grupos que o compõem.

Em um espaço social caótico, hostil e competitivo (Figura 6), organizado por agentes reguladores incompetentes, autoritários, corruptos e tendenciosos (Figura 5), os motoqueiros se julgam em situação desprivilegiada em comparação a motoristas perigosos, irresponsáveis e violentos, com quem têm relação mútua de rivalidade (Figura 4). O resultado é um quadro de comparação em que os motoqueiros, apesar de contarem com baixo estatuto em relação a outros atores do trânsito, são os únicos, segundo eles mesmos, definidos por características e condutas

aprováveis (Figura 11) ¹.

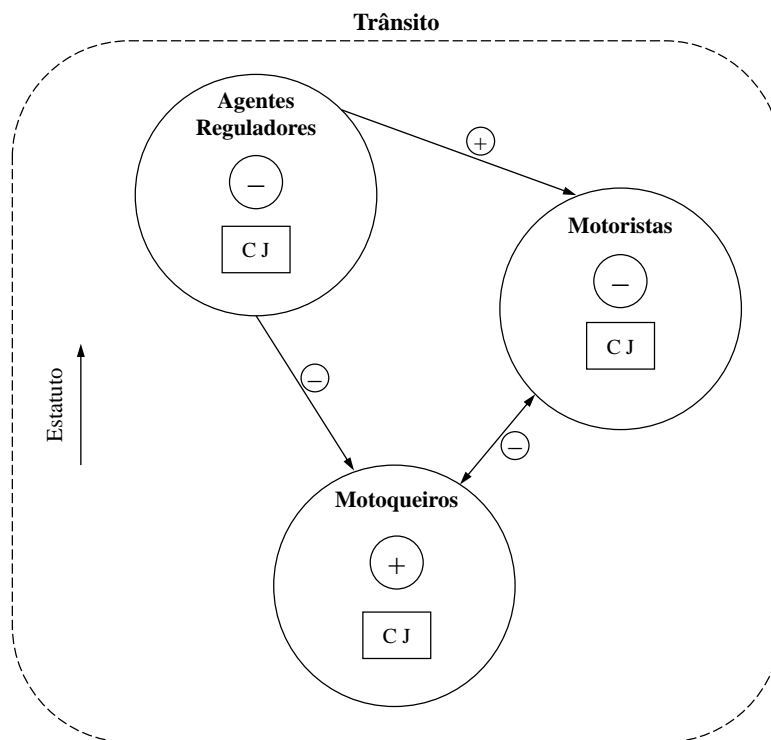


Figura 11: O trânsito e seus atores.

A categorização dos diversos atores que participam do trânsito, nesse panorama mais geral, se aproxima em grande medida do modelo proposto por Tajfel (1982, 1983). Como vimos, a “hostilidade” que caracteriza o trânsito não é aleatoriamente distribuída entre indivíduos isolados uns dos outros, mas se dá principalmente entre motoqueiros e motoristas (com a conivência dos agentes reguladores). Trata-se, pois, de um conflito intergrupar em que os entrevistados sentem que são tratados segundo sua pertença a um grupo desprivilegiado, e não por suas características idiossincráticas. Nesse sentido, ganham relevância as identidades sociais dos sujeitos, se exageram as semelhanças entre os membros de um mesmo grupo (tanto as *nossas* quanto as *deles*) e, ao mesmo tempo, se amenizam possíveis similaridades entre membros de grupos

¹Gostaríamos de reiterar que, sempre que conveniente, utilizamos o recurso de figuras para apresentar a valorização, organização e as relações entre categorias. As valências de cada grupo foram indicadas por um sinal positivo ⊕ ou negativo ⊖. Nos casos em que os entrevistados sugerem a atitude de um grupo em relação a outro, esta será representada por uma seta e um sinal indicando se é positiva ou negativa. O estatuto de cada grupo ou subgrupo é representado por seu posicionamento vertical no quadro e, por fim, sinaliza-se a organização interna da categoria: **C J** para categorias conjuntistas, formadas por elementos intercambiáveis e **P T** para categorias prototipicalistas, compostas por integrantes individualizados e que variam em seu grau de pertença à categoria.

diferentes. Motoristas e agentes reguladores são apresentados como não-motoqueiros, grupos revestidos de características negativas frente a um endogrupo responsável, habilidoso e dedicado. Uma vez que a identidade social ganha saliência, cada um dos grupos se consolida como grupo agregado por meio de uma categorização conjuntista (Deschamps & Moliner, 2009). Ganham espaço, assim, os efeitos de estereotipia e autoestereotipia.

Ainda que nesse quadro as nuances e diferenças internas entre os próprios motoqueiros sejam provisoriamente abandonadas em prol de uma identificação mais geral, os demais grupos reúnem uma variedade muito maior de atores e sofrem, portanto, um efeito mais intenso de assimilação. A generalidade das pertencas grupais que se atribui a um largo espectro de outros não impede, entretanto, que lhes sejam atribuídas características comportamentais, sociais e psicológicas comuns. Trate-se de um caminhoneiro que trabalhe realizando viagens interestaduais e esteja de passagem pela cidade ou um motorista a caminho do supermercado, ambos se enquadram na classe de motoristas rivais, perigosos e possivelmente violentos. A simplificação operada tem uma importante função cognitiva e comportamental: organiza e sistematiza uma variabilidade que seria impossível de manejar de outra forma e torna, assim, o outro previsível. Os motoristas são um grupo contra o qual o motoqueiro tem que se precaver, enquanto os agentes reguladores merecem no mínimo sua desconfiança. Os motoqueiros só podem contar consigo mesmos.

Além disso, se tomarmos as atribuições dirigidas aos próprios veículos (Figura 8) como extensões da categorização de seus condutores – afinal, já vimos que eles são muitas vezes substituíveis (Figura 7) – veremos que a motocicleta é, ela mesma, outra fonte de perigo a ser domesticada. A moto “convida” à aceleração sem medir as consequências, seduzindo o motoqueiro a perder o controle de si e de sua máquina ao ponto de se envolver em um acidente fatal. Em um contexto onde é evidente a alta mortalidade de motociclistas, a alocação do risco à própria moto, a um grupo externo ou ao “trânsito” de maneira abstrata, tem uma curiosa implicação psicossociológica: o risco que se corre não é nunca responsabilidade de si mesmo. A atribuição do perigo a uma instância externa pode, assim, catalisar a expurgação de uma de suas piores consequências possíveis: a assimilação do endogrupo a uma referência de fragilidade e incompetência.

Ao contrário, mais que um trabalhador submetido a uma situação precária e alienante que, em troca de um rendimento mensal, pode lhe custar a vida ou causar sérios danos a sua saúde, o motoboy é um homem que dribla a morte diariamente e tem pleno controle de seu destino. O bom motoqueiro, como vimos, é justamente aquele capaz de domar sua máquina, que está sempre alerta ao perigo oferecido pelos motoristas e sabe a dose certa entre seguir ou transgredir os ditames frequentemente equivocados de agentes reguladores tolos ou mal intencionados. Acreditamos, neste ponto, não serem necessárias muito mais evidências para assumir que tratamos, neste trabalho, não apenas de pessoas em um sentido abstrato se esforçando por valorizarem a si mesmas e a seu próprio grupo, mas de homens se empenhando em provar seu valor enquanto homens perante outros homens.

Apesar de se saberem em condição desprivilegiada, e justamente por isso, os motoqueiros se valorizam por contornar diariamente, com sua habilidade e experiência, os perigos concretos a que se expõem. O carro, admitem, pode ser mais seguro e confortável, mas é também uma “caixa” de metal, um cubículo protegido demais e exposto de menos, dentro do qual os motoristas se escondem do perigo. Podem até contar com a conivência dos agentes reguladores, esses funcionários de gabinete que não entendem de trânsito, mas sabem quem é que as mulheres preferem (Figura 9). O bom motoqueiro não é apenas um bom condutor e bom trabalhador, é um homem excepcional.

A mudança nos critérios de comparação permitirá, assim, ao motoqueiro positivar sua pertença ao grupo ainda que ocupando uma posição inferior na escala social do trânsito. Se sentem que não podem competir com outros homens com maior influência e poder de decisão (os agentes reguladores), nem com o conforto e privilégio daqueles que dirigem veículos maiores e mais potentes (os motoristas), os motoqueiros podem ainda ultrapassá-los – ou vencê-los, se assumirmos com Connell (1997) e Kimmel (1998) que se trata de uma competição homosocial – na proximidade psicológica a um ideal hegemônico de masculinidade.

Como pontuou Tajfel (1982), em um contexto concreto de comparação e conflito intergrupo, não se trata de uma valorização “autista” da própria pertença. Ao invés de distorções grosseiras da realidade, as diferenciações grupais por parte dos entrevistados revelaram o uso de estratégias identitárias finas e precisas, uma abertura à negociação de referências e envolveram uma série de

concessões. Antes que uma autovalorização geral e irrestrita, os entrevistados, em seu conjunto, pareceram compactuar com uma escolha por aquilo que *realmente interessa* e com uma arena onde julgam estarem em condições de competir: a aquisição bem sucedida de masculinidade.

4.2 Nós

Em contraste com outros grupos no trânsito com os quais acreditam ter uma relação de antagonismo, os motoqueiros se revestem de uma maior homogeneidade. A “culpa” e agressividade do outro recai sobre os motoqueiros indiscriminadamente e por isso é preciso se precaverem e apoiarem mutuamente, independentemente se são trabalhadores, estão a passeio ou apenas se locomovendo de um lugar a outro. “O motoqueiro não pode nunca ser rival um do outro (...) Eu acho que todo mundo pensa assim. Tem que pensar dessa forma”, disse Nicolas. Nesse contexto, as diferenças internas entre motoqueiros simplesmente não vêm ao caso. Nada disso impossibilita, entretanto, que em outros momentos façam distinção entre subgrupos dentro da própria categoria à qual pertencem, lhes atribuam características diferentes e estabeleçam uma hierarquia entre elas (Figura 12).

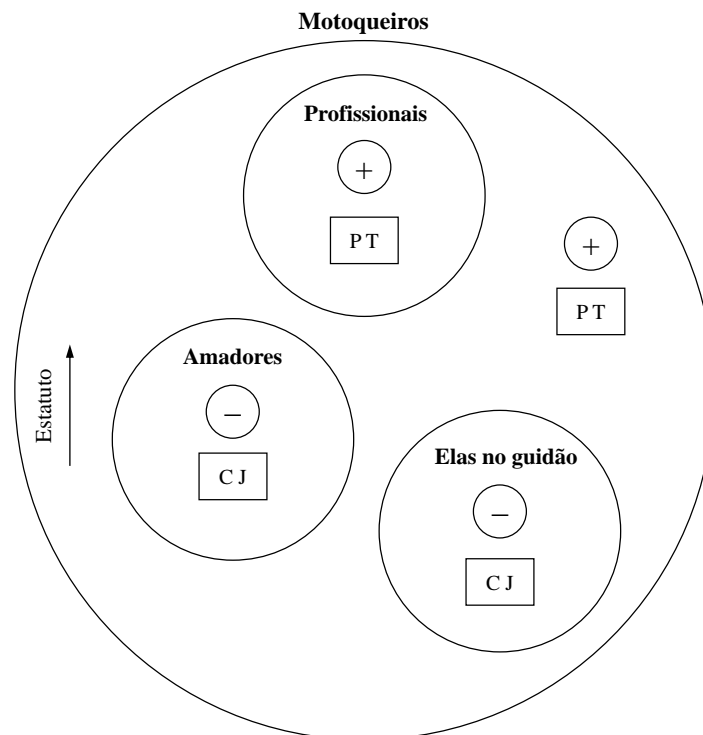


Figura 12: Motoqueiros e seus subgrupos.

O primeiro a observar nesta situação é que, ao contrário da categorização no contexto geral do trânsito, os próprios grupos comparados nesse quadro (profissionais, amadores e elas no guidão) fazem parte, eles mesmos, de um grupo mais abrangente (os motoqueiros). Com base no que foi exposto no capítulo anterior, além disso, pode-se afirmar que o grupo geral formado pelos motoqueiros é avaliado positivamente pelos entrevistados, uma referência que cultivam ativamente e da qual se orgulham de participar. Trabalhar no ramo do motofrete, para eles, significa não apenas prestar serviços e fazer dinheiro em cima de uma moto, mas viver intensamente sua participação no motociclismo. Ser motoqueiro todos os dias da semana – e não apenas ocasionalmente como tantos outros – é ser um motoqueiro por inteiro, um “motoqueiro de verdade”.

A diferenciação entre o autêntico motoqueiro e aquele que só integra periféricamente o grupo, que só pilota a moto às vezes e só ajuda um colega acidentado quando lhe dá na telha (Figura 1), nos aponta para uma segunda característica da categoria: ela se organiza em torno de um protótipo representado pelo motoboy ideal. Dessa forma, o grau de pertença de cada indivíduo ao grupo será um reflexo da avaliação do quanto ele se aproxima ou não deste ideal. O motoboy, para os entrevistados, é a própria régua com que mede os outros. É nesse sentido que até mesmo a um amador poderá ser concedido algum reconhecimento como motoqueiro. “Tem pessoas que, a passeio aí, tem é vinte anos na rua e pilota igual a qualquer motoqueiro” (Davi).

Na condição de quem conhece todas as avenidas, ruas e atalhos, domina a máquina como ninguém e maneja todos os truques, o motoboy se sabe uma autoridade no motociclismo. Estamos em condição, assim, de enunciar uma terceira conclusão: diferentes pessoas não são categorizadas apenas individualmente, uma a uma, mas também coletivamente. Quer dizer, neste caso, os próprios subgrupos são unidades de categorização aos quais se atribuem diferentes graus de pertença. É a maior centralidade dos motoboys em seu conjunto que lhes vai permitir se dizerem “motoqueiros de verdade”. A diferença, assim, é marcada pelo grau de adequação do próprio subgrupo a normas e valores que julgam serem compartilhados com os demais. Semelhança e diferença, aqui, novamente andam de mãos dadas e se manifestam através da conformidade maior de seu próprio grupo (Deschamps & Moliner, 2009).

As diferenciações entre motoqueiros, além disso, não implicaram novamente em uma homogeneização do próprio grupo, mas sim dos demais. Como exposto na Figura 12, os próprios motoboys se organizam prototipicamente e reconhecem importantes diferenças entre seus membros, ao mesmo tempo em que consideram os outros grupos como agregados de membros intercambiáveis. As diferenciações intergrupo, dessa forma, são acompanhadas por diferenciações intragrupo, sugerindo uma estratégia identitária descrita pelo modelo da covariação (Deschamps & Moliner, 2009). Ao contrário dos motoqueiros amadores, esses iniciantes desajeitados e irresponsáveis e as mulheres, que por algum motivo raro se arriscam sobre duas rodas (quase) como um homem, os motoboys não são todos iguais. Ser um bom motoboy, para os entrevistados, implica ser um condutor e trabalhador único e diferente de todos os demais, excepcionalmente habilidoso, experiente e responsável. Também ele é mais conforme ao próprio grupo que os demais colegas de profissão (Figura 9).

A modalidade de identificação marcada pela covariação, segundo Deschamps e Moliner (2009), lembremos, é típica de grupos de estatuto superior, que podem se dar ao luxo de se reconhecerem como indivíduos particulares e autônomos sem o risco de se exporem ainda mais a heterodesignações depreciativas. Contudo, os entrevistados relataram considerar o estereótipo negativo veiculado sobre os motoboys: *O que dizem sobre nós* (Figura 1). Onde fundamentam, portanto, a confiança necessária para se dizerem responsáveis por sua própria condição e destino quando confrontados com outros motoqueiros e motoqueiras? Os conteúdos sobre os quais pautam suas diferenças podem nos apontar alguns caminhos.

Apesar de compartilharem a mesma pertença, como vimos, os entrevistados demonstraram ser importante também manter uma distância segura entre seu subgrupo e os outros. No capítulo anterior, além disso, ressaltamos que as atribuições realizadas aos amadores e mulheres no guidão tinham valor estratégico ao circunscrever os traços negativos atribuídos aos motoqueiros a subgrupos de não-pertença (Figura 1). Se as pessoas acreditam que os motoboys são culpados pela violência e caos no trânsito, é porque não entendem as diferenças entre motoqueiros e julgam os justos pelos pecadores. Se entendessem, saberiam que o baú ou o colete, símbolos do profissionalismo, marcam a diferença, por exemplo, entre o trabalhador e o criminoso. Soma-se a isso o fato de os motoqueiros não-profissionais também serem irresponsáveis no trânsito e

sujarem o nome da categoria. A imagem do motoqueiro amador, nesse caso, é a de um homem sem autocontrole, um fora da lei inconsequente que se deixa dominar pela motocicleta e coloca a si mesmo e aos outros em risco.

Ao mesmo tempo, entretanto, o amador é também um homem mais fraco, inseguro, medroso, que não tem os mesmos reflexos do profissional para se manter vivo no dia a dia do trânsito. Falta-lhe a experiência e a “maldade” necessárias. Mais ainda, lhe falta coragem. O amador usa a motocicleta, é verdade, mas fica mais “isolado” nos bairros e na periferia da cidade. É, enfim, mais próximo do âmbito doméstico que o motoqueiro profissional. Assim como o *self-made-man* superou e subjuguou outras versões de masculinidade (Kimmel, 1998), o motoqueiro amador é tornado “outro” pela afirmação simultânea de que é másculo demais, portanto incontrolável e bestial, e masculino de menos, pois frágil, medroso e cuidadoso.

Não é algo simples adaptar-se e sobreviver ao trânsito. Defender-se demais e submeter-se à ilusão de segurança das regras é a resposta dos iniciantes e das mulheres. Acelerar como um louco, fazer “gracinhas” no trânsito ou entregar-se à sedução da “adrenalina” oferecida pela motocicleta é ter a certeza de uma morte iminente. O bom motoqueiro sabe dos limites da lei e da obediência e traça a sua própria rota. Essa é a realidade de se equilibrar em duas rodas pelas ruas: ou se mergulha de cabeça ou é melhor nem entrar. É preciso, enfim, não ser estático demais como querem os agentes reguladores nem explosivo demais como muitos amadores.

Enquanto os amadores simplesmente não são homens o bastante para viverem o risco e a emoção de serem motoqueiros de verdade ou são loucos demais para compartilharem da atenção e responsabilidade dos motoboys, as mulheres, que cada vez mais se animam ao motociclismo, não são “mulheres de verdade”, mas uma versão masculinizada delas: a lésbica ou sapatão. Afinal, uma mulher com quem se compartilha o corredor e o risco do trânsito só pode ter alguma dose masculina, e talvez uma das mais importantes: sua sexualidade. Por outro lado, a um motoboy jamais poderia faltar esse aspecto tão essencial da versão dominante de masculinidade. O bom motoqueiro é um homem heterossexual que autoriza a participação de uma mulher desde que ela partilhe de sua preferência sexual. Concede até mesmo o reconhecimento da pertença a um “enrustido”, como lembrou Davi, mas com a condição de que se mantenha no armário.

Os entrevistados revelaram, assim, partilhar de elementos centrais do modelo hegemônico

apontado pela literatura: o sexismo e o heterossexismo (DaMatta, 1997; Keijzer, 1998; Kimmel, 1997). Ainda que julguem serem alvo de um pesado estereótipo negativo, esses homens se valorizam através da aproximação a uma referência masculina amplamente difundida, a partir da qual podem usufruir de algum grau do dividendo patriarcal (Connell, 1997). Como consequência, poderão, nesse quadro de comparação, se aproximar um pouco mais do ideal de Homem, um sujeito autônomo e independente, em contraste a uma massa anônima de amadores e mulheres motoqueiras. Encontram a sua vez, enfim, de exercer algum poder sobre as mulheres e sobre outros homens. A vantagem, entretanto, terá seus custos: a constante vigilância de si e seus iguais na observância das barreiras de gênero, um homem de verdade não age de maneira similar a mulheres ou homossexuais. O motoqueiro ideal é um homem ideal.

4.3 Elas

O percurso das mulheres no motociclismo e sua relação com a motocicleta, segundo os entrevistados, são tão diferentes aos dos homens que requerem ser considerados à parte. Além disso, compreender a forma e conteúdo com que os sujeitos concebem o feminino, bem como a relação que estabelecem com as mulheres, pode contribuir para delimitar melhor as configurações de gênero que subjazem a sua prática e processos identitários.

Como apresentamos no capítulo anterior, os entrevistados, de forma geral, consideram as mulheres inaptas ao motociclismo por serem lentas, medrosas, inexperientes e inábeis (Figura 1). Ainda que compartilhem de muitas dessas características com motoqueiros amadores masculinos, sua inadequação teria um sentido mais profundo por basear-se em sua *natureza* frágil e delicada. Como poderiam, portanto, “gostar de moto”, como gostam os homens, que parecem praticamente nascer com essa paixão latente? Enquanto, porém, a natureza masculina os compele à vivência de emoções fortes e ao descobrimento da cidade, a feminina as restringe através do medo e suposta debilidade.

O guidão da motocicleta, apesar de tudo, não seria completamente inacessível às mulheres. Em função da agilidade e economia do veículo (Figura 8), já se podem observar muitas mulheres em duas rodas pelas ruas, principalmente atrás dos carros, visto que são cuidadosas e evitam os corredores. Também os homens são atraídos pelas funcionalidades da motocicleta, é verdade,

e também eles são responsáveis no trânsito. A diferença, entretanto, parece residir em que a moto, para eles, não é apenas útil e uma ferramenta de trabalho, mas também agradável, um meio de diversão, distinção e liberdade. Se são responsáveis, isso não quer dizer que sejam *cuidadosos* como as mulheres e os amadores, sua precaução reside em estarem sempre alertas e prontos para o perigo. “Tem mulher que é mais cuidadosa ainda que um homem, eu acho que ela não é imprudente igual o homem, entendeu?” (Nelson). Muito bonito, bacana, “mas você fica assim, pô! Eu tô a fim de ir embora logo, chegar em casa rápido, aí a mulher tá segurando o corredor. Se não quer correr, pô, encosta que a gente vai passar, né? Mas ela tá fazendo o papel dela” (Gustavo). Elas, enfim, podem até pilotar uma motocicleta, mas não são motoqueiras de verdade. Seu lugar ainda é na garupa.

Não parece ser um detalhe, portanto, que as mulheres, segundo os entrevistados, “preferem” moto (Figura 9) e não “gostam” ou são “apaixonadas” por moto como eles. Desse estratégico jogo de palavras resulta que, para elas, trata-se não de *escolher* seu próprio meio de transporte, mas de *preferir* o veículo que as transportará. Antes que uma relação direta com o feminino, além disso, a conquista de uma mulher passa por uma competição com outros homens. Poderíamos completar a expressão: a mulher prefere a moto *ao* carro e, mais ainda, à ter que andar a pé ou depender do transporte público. A maior facilidade de acesso às mulheres propiciada pela moto é um trunfo sobre outros homens, uma prova de sua dominância. Tal como proposto por Kimmel (1998), a versão de hombridade na qual os entrevistados se espelham se constrói através de dois eixos inter-relacionados de poder: homens-mulheres e homens-homens.

Não deixa de chamar atenção, entretanto, que a sexualidade mediada pela motocicleta tem um certo sabor amargo. Se a sedução acontece numa relação bilateral entre uma mulher interessada e uma motocicleta atrativa, qual a participação de si mesmo no processo? Desempenha, na verdade, um papel secundário em seu esforço por provar sua virilidade nas ruas, no trabalho e para outros homens. Ao invés de um momento de encontro com a mulher, portanto, a sexualidade se converte em um campo de exercício de poder ora através da depreciação moral da mulher – essa interessada –, ora por meio de sua coisificação – uma coleção de conquistas (Keijzer, 1998).

Outro campo relevante de participação feminina para os entrevistados é a família. Desde

suas primeiras experiências com o motociclismo, o medo da mãe acompanha sua aprendizagem e a decisão por se tornar um motoqueiro (Figura 2). Enquanto tem algum poder sobre ele, a mãe até tenta limitá-lo, mas “não tem como proibir, não consegue. Menino adolescente ninguém segura, né?” (Gustavo). Um homem se torna motoqueiro *apesar* de sua mãe. Como vimos, os pais até se preocupam, mas são também uma das principais fontes de incentivo e ensinamento. Se, como evidencia a literatura e sugerem nossos dados, a masculinidade vigente se constrói como uma fuga do feminino (DaMatta, 1997; Kimmel, 1997; Olavarría, 2004), é preocupante que, para os motoboys, a mãe represente o freio e o pai, o acelerador.

Mais tarde na vida, os sujeitos se tornaram (ou pretendem se tornar) chefes de sua própria família nuclear (Figura 3). Para ocupar essa referência, optaram por trabalhar duro em uma profissão-perigo. Pode não ser o emprego ideal, mas é aquele que paga bem e lhes permite fazer o dinheiro necessário para “manter uma casa”. Curiosamente, a profissão ou ocupação da mulher não foi mencionada em momento algum em qualquer uma das entrevistas. Isso não diz, é claro, se elas efetivamente exercem ou não alguma atividade remunerada, mas sinaliza a forma como esses homens preferem narrar sua participação na família. “Igual eu te falo, emprego tem, mas condições financeiras de você trabalhar nele é difícil. (...) se você ganhar um salário mínimo, não tem como você manter uma casa, é difícil. Um chefe, um pai de família, é difícil. Então tem que se virar de outro meio” (Renan). Quer dizer, é realmente difícil, hoje, manter *sozinho* uma casa.

Ocupar o lugar de provedor único ou principal na família está cada vez mais difícil e requer alguns sacrifícios. “Você sai de casa sem saber se vai voltar bem. Se volta, né? A gente tem filho, tem família, tem que ter cautela sobre isso” (Gustavo). O motoqueiro profissional sabe que arrisca diariamente a própria vida e saúde, mas sente que vale a pena, pois está cumprindo o seu dever. Para isso, está disposto a sacrificar até mesmo um dos principais aspectos da sua prática na juventude: a zoeira (Arihla, 1998).

Os comportamentos de risco ficaram no passado, eram coisa de moleque (Figura 10). “[Eu] era muito novo, muito molecão (...) Então não tinha muita responsabilidade, né? (...) Nessa idade, cê não tá preocupando muito com isso, cê quer é curtir um pouquinho, ganhar um dinheirinho ali, pagar suas contas e dane-se o mundo” (Renato). O papel que julga desempenhar na

família e que o impele a se arriscar em duas rodas, portanto, é o mesmo que o faz se importar em chegar bem em casa no final do dia. Ser um homem adulto é ser *responsável* por outros: sua esposa, filhos e filhas.

4.4 Eu

Em nosso percurso até o momento, ressaltamos a forma como os entrevistados dividem seu mundo social em grupos e categorias, algumas das quais sentem fazer parte, outras das quais se diferenciam. Abordamos a atribuição de traços característicos a essas referências, a forma como se relacionam entre si, como se organizam internamente e a avaliação que fazem dessas referências. Vimos ainda que os entrevistados persistentemente tendem a fazer um julgamento positivo dos grupos de pertença, ao passo que negativam os grupos alheios.

Mas nem só de referências coletivas vivem os sujeitos. Em diversos momentos, se destacam de seus grupos de referência para se reconhecerem como indivíduos únicos e particulares. Afinal, ao contrário dos agentes reguladores, motoristas, motoqueiros amadores e mulheres motoqueiras, os motoqueiros profissionais se distinguem entre si. Não é de se espantar, portanto, que tenham seus próprios motivos para participar dos grupos de pertença ou se afastar deles, tenham sua própria história para narrar e seus próprios planos para o futuro. Seus objetivos nem sempre coincidem com os do grupo (Worchel & Coutant, 2004).

De forma similar aos achados de Luz (2009) em relação aos motociclistas cariocas, os entrevistados, ainda que tenham relatado uma série de condicionantes externos que contribuíram ou dificultaram sua entrada e permanência no motociclismo e na profissão, também fizeram questão de afirmá-la como uma consequência direta de uma suposta constituição interna: o gosto ou paixão pela motocicleta. O motociclismo é algo que eles sempre quiseram, ainda que só tenham descoberto em certo momento da juventude. Mais ainda, é elemento que entra no sangue, que passa a fazer (ou sempre fez) parte de sua estrutura biológica. É, portanto, algo involuntário, pois anterior a sua vontade, e ao mesmo tempo uma escolha que se faz no curso da vida. Em ambos os casos, o motociclismo emerge como reflexo de um desejo interno, atemporal e imutável.

Além disso, uma vez aprendido, o motociclismo profissional possibilitaria ao sujeito trans-

formar em comportamento suas mais autênticas vontades e fazer dinheiro como fruto direto de seu trabalho, sem intermediários (Figura 3). “Me dá uma liberdade muito grande. Liberdade de sair, de... né? Eu que coloco meu horário, eu que faço meu salário. É por isso que tô aqui dentro” (Gustavo). Corroborando com evidências apontadas pela literatura, portanto, os entrevistados preferiram afirmar sua internalidade e se dizerem sujeitos responsáveis por suas características e comportamentos, especialmente aqueles considerados desejáveis. Aquilo que fazem é consequência do que são.

No presente estudo, entretanto, a norma de internalidade se reveste de contornos e implicações específicas. Exercer uma atividade de alto risco, na perspectiva dos entrevistados, mais que uma condição penosa à qual se veem constrangidos por falta de oportunidades melhores, é unir o útil (a profissão) ao agradável (andar de moto). Ser motoqueiro profissional é receber para fazer aquilo de que mais gostam, é transformar um *hobby* em ferramenta de trabalho.

A afirmação da profissão como decorrência de um atributo psicológico prévio acarreta implicações que podem indicar o emprego de certas estratégias identitárias pelos sujeitos. Em primeiro lugar, reconhecer a determinação externa de uma condição laboral insalubre poderia significar uma ameaça à própria identidade ao admitir-se em um grupo marcado por um constante risco de morte e do qual qualquer trabalhador em sã consciência preferiria distância. Pior ainda, seria lidar com o risco de ser reconhecido como sujeito em situação de fragilidade e incapaz de defender a si próprio e a sua família. Aparentemente, o motoboy demonstra compartilhar da ansiedade por provar continuamente sua virilidade e, assim, afastar de si o fantasma sempre presente da referência do homem trabalhador domesticado e subalterno, conforme difundido pelo modelo vigente de masculinidade (Connell, 1997; Kimmel, 1998).

Ainda que trabalho e lazer caminhem juntos, entretanto, ambas esferas não têm a mesma importância para os sujeitos. Ao contrário do que poderíamos ser levados a concluir através da análise das diferenciações entre motoqueiros/as (Figura 12) há evidências o bastante para inferir que a profissão vem a reboque do lazer. “Eu gosto de andar de moto, é bom. Eu trabalho porque... né?” (Renan).

A forma como relataram sua trajetória de ingresso na profissão é sugestiva nesse sentido. Como apresentamos na Figura 2, a maioria dos entrevistados priorizou a narrativa de que aca-

baram entrando para o ramo do motofrete por pura conveniência (inclusive alguns, lembremos, que afirmaram ter sido essa sua porta de entrada no motociclismo). Enquanto sua vinculação ao motociclismo é interna, reflete um desejo inabalável e uma livre escolha de sua parte, a profissão não teria tanto a dizer sobre o si mesmo. Trabalho porque...né? A filiação ao grupo formado por motoqueiros profissionais talvez seja, portanto, mais frágil e circunstancial do que parece indicar a defesa apaixonada de seus grupos de pertença.

Quando confrontadas com outros grupos compostos por motoqueiros/as, duvidar de sua pertença à profissão poderia significar uma inferioridade do estatuto de seu grupo perante outros e, mais ainda, apresentar-se como membro dúbio e inconstante perante os colegas. Um moto-boy que duvida das vantagens da profissão ou que cogita abandoná-la definitivamente não se aproxima muito do protótipo com o qual todos se comparam. Pior ainda, com o quê estaria preocupado? Com seu conforto e segurança? Por acaso não é um homem de verdade? Ignorar explicitamente a concretude do perigo a que se expõem não é apenas uma estratégia individual de autovalorização e maneira de tornar o trabalho mais manejável, é um pacto coletivo, masculino, sobre o qual todos mantêm vigilância sobre si e seus pares. Afinal, o medo é o que separa o bom motoqueiro, o motoqueiro de verdade, dos amadores e mulheres.

A pressão à conformidade com o grupo é amenizada, entretanto, quando o sujeito pode tratar de sua trajetória pessoal e planos futuros sem envolver necessariamente a comparação entre categorias sociais. Nesse sentido, pode reconhecer que seu ingresso na profissão foi um tanto ocasional sem negar que é o emprego com que sempre sonhou (Figura 3), ou dizer-se profissional temporário mesmo que só veja qualidades na profissão (Figura 9) ou ainda esquecer de mencionar o trabalho como um ideal para o futuro sem duvidar das vantagens de ser um motoqueiro profissional (Figura 10).

Uma vez reconhecido que os grupos e categorias, apesar de caracterizados por características polarizadas e estáveis, têm fronteiras tênues e permeáveis, o indivíduo pode perguntar-se sobre suas filiações grupais e traçar planos de ascensão individual através da mobilidade de uma pertença a outra (Tajfel, 1982, 1983). É difícil acreditar, entretanto, que a idealização do motociclismo não-profissional, como pura prática de lazer e conforto (Figura 10), não esteja associada a uma negação do motociclismo profissional. Sabidamente colocados abaixo

na escala social pela sociedade em geral e ameaçados constantemente pela referência do trabalhador de baixa qualificação como homem subalterno e dependente, é compreensível que a positivação ansiosa que fazem do motociclismo e motofrete tenha uma função justificadora de suas pertenças. Trata-se de um jogo masculino de disputa por recursos simbólicos.

Nesse sentido, é interessante notar que o ocultamento do trabalho é acompanhado pela ausência do “ajudar em casa” na perspectiva de futuro (Figura 10). Enquanto as práticas de condução dos entrevistados são marcadas pela transição da “zoeira” na juventude para a responsabilidade na vida adulta (Arihla, 1998), a etapa seguinte, situação idealizada onde apenas colheriam os frutos do trabalho, parece se configurar como um retorno à zoeira. Tendo cumprido sua responsabilidade por prover a família, os entrevistados esperam ser recompensados com toda a diversão que tiveram que abandonar para se tornarem adultos. Evidentemente, a manutenção do doméstico, tarefa da qual apenas participavam indiretamente através do dinheiro que faziam no emprego ou “ajudando” suas mães e esposas, não participa do ideal de motociclismo como exclusiva zoeira. O motociclismo se vive para fora, no âmbito público, nas ruas, avenidas, bairros e centro.

Não por acaso, a moto do futuro é uma moto do lazer, uma moto pesada, bonita e chamativa, uma moto *única* (Figura 8). “Vai chegar um ponto que, se Deus quiser, eu vou andar só de seiscentos [cilindradas], irmão! (risos) (...) Popópópópó... Desce o ponto morto, né? Póóóóó... Só aquele barulhão. Se Deus quiser, né? Eu acho lindo (...) É uma moto potente, né?” (Lucas). Comparada com a moto de trabalho, aquela moto leve, comum, uma ferramenta de trabalho substituível (a “magrela”, como se costuma nomear motocicletas e bicicletas), a moto de lazer é especial, marca presença por onde passa, é uma moto de fazer inveja. Em outros termos, da pertença a uma categoria conjuntista, onde se é um entre tantos outros, se espera migrar para uma referência prototípica, em que a motocicleta sustente a prova de sua distintividade.

Enquanto, enfim, a categorização conjuntista aparece como estratégia útil na autovalorização perante motoristas e agentes reguladores ou como situação desconcertante que aumenta a pressão por diferenciar seu subgrupo de outros (“Hoje em dia tem moto demais, uai!”, disse Davi) a versão prototipalista emerge como ideal que se busca alcançar. Antes que um processo

identitário “natural”, entretanto, revela a adesão dos entrevistados a uma modalidade específica de identificação: o modelo da covariação (Deschamps & Moliner, 2009). Uma alta distintividade do próprio grupo e de si mesmo só poderia ser “esperável” não porque seja universal, mas porque é típica de grupos em posição de dominância, dentre eles, os homens.

Apesar do investimento na defesa do grupo de pertença, portanto, os sujeitos também fizeram questão de garantir que não se confundem com ele. A defesa do endogrupo não é um fim em si. Além disso, o emprego de estratégias coletivas de autoafirmação não impediu as estratégias individuais de mudança e nem as contradizem. Amparados por um ideal de sujeito autônomo e independente, os entrevistados buscam migrar individualmente para outras referências coletivas que, por sua vez, reforcem de maneira mais eficaz um sentido de unicidade de si mesmo.

4.5 O bom motoqueiro

Não é tarefa simples fechar um quadro geral sobre a identidade social do motoboy. A forma e conteúdo com que concebem seu próprio grupo e os outros foge a uma definição última. As categorias sociais julgadas relevantes frequentemente se transformam e se alternam durante as entrevistas, cada comparação entre grupos e pessoas nos revela um panorama novo de assimilações e diferenciações e, muitas vezes, são inconstantes as atribuições causais de traços e comportamentos. Alguns elementos, entretanto, são transversais aos processos identitários e são passíveis de interpretação.

Seja quando se comparam a outros motoqueiros, motoqueiras e demais atores do trânsito, quando relatam seus motivos e narram seu processo de aprendizagem, falam si, de seus grupos, das mulheres na paquera, de suas mães e esposas ou atribuem características próprias aos veículos, é o *valor de si* que está em xeque. Invariavelmente, esta se revelou a bússola da diversidade de comparações, categorizações e atribuições feitas sobre si e sobre os outros. Não houve um entrevistado, nesse sentido, que não tenha se declarado de maneira mais ou menos direta, a cada tópico abordado, como um bom motoqueiro, bom profissional ou bom pai.

Ainda que tais asserções sejam mediadas por processos sociocognitivos operados pelos indivíduos, é relevante notar que não acontecem simplesmente, mas em resposta a um contexto

social concreto onde julgam se encontrar em desvantagem de recursos físicos e simbólicos perante outros homens, mas em posição superior em comparação a outros tantos e em relação às mulheres. Ser motoqueiro, afinal, é uma identidade generificada. O motoqueiro ideal é um homem ideal: competente, responsável, heterossexual, ousado, destemido, independente e capaz de manter o domínio da cidade, de sua família e de sua máquina.

Seria ingenuidade, entretanto, assumir que os motoboys realmente se encontram no topo da competitiva cadeia de masculinidades. Mais prudente seria admitir que estão disputando, isso sim, um lugar à sombra do modelo hegemônico de masculinidade (Connell, 1997), quer dizer, lutando contra a designação depreciativa que lhes ameaça como “mão de obra” acéfala e substituível (Kimmel, 1997, 1998). Não parece ser coincidência, nesse sentido, que busquem se aproximar justamente de uma versão idealizada do motociclismo como *hobby* caro e centrado na aquisição de máquinas potentes e pouco acessíveis, atividade de lazer extensamente praticada em nosso país por homens de poder (Fernandes, 2012; Luz, 2009).

Mais que conjecturas mentais, portanto, o atravessamento das configurações de gênero no motociclismo e profissão tem implicações concretas sobre as práticas dos sujeitos. Apesar de reconhecerem conviver com muitos riscos no trânsito, os entrevistados em grande medida se julgam invulneráveis a eles. Acidentes acontecem, mas são coisa de amadores, que não têm a “maldade” necessária para se precaverem dos motoristas. “Que nem outro dia, um carro foi me pressionando, assim, eu fui jogando. . . Automaticamente, eu fui jogando [a moto para o canto da rua]. Se eu fosse esses meninos que não tivesse experiência, você tinha que ver, já tinha batido” (Jorge).

No entanto, ainda que certamente possamos, como Keijzer (2003), afirmar que o autocuidado é um elemento invisibilizado pelas construções de masculinidade por parte dos entrevistados (ser homem é não ter medo do perigo), é relevante que eles mesmos dificilmente concordariam que não tomam precauções. Tal como as brigas entre meninos relatadas por DaMatta (1997), em que evitavam as agressões tidas como femininas como puxões de cabelo, mordidas e arranhões, os bons motoqueiros sim são cautelosos, mas de uma maneira *masculina*. Ao invés de lentos, medrosos e seguidores de regras como as mulheres, o motoqueiro de verdade é ágil, atento, dinâmico e não se deixa derrubar facilmente. “Você tem que ter uma atenção pra quem

tá atrás, na frente e do lado. Você tem que calcular o perigo de todos os ângulos” (Nicolas).

A diferença entre o cuidado tido como feminino e a responsabilidade masculina em duas rodas, insistimos, não é meramente semântica, mas pode ser o divisor de águas entre uma política educacional efetiva e uma intervenção inerte. Considerando nossos resultados, dificilmente um homem discordaria de que é preciso ser prudente ou ter “respeito” e cuidado no trânsito. Tais elementos, entretanto, são muito bem assimilados pela rede de significados que atribuem a sua própria conduta para surtirem algum efeito relevante de mudança.

A relação entre masculinidades e trânsito, motociclismo e motofrete, por fim, não nos permite falar de uma “masculinidade do motoboy” como fragmento independente das demais configurações de gênero. Ao contrário, a masculinização dos condutores e de suas práticas nos revela um panorama em que o modelo vigente de virilidade se atualiza e recebe contornos específicos, assimila novos elementos e se adapta a tantos outros.

Capítulo 5

Considerações Finais

Sabe-se que as motocicletas, além de aumentarem exponencialmente seu número ano a ano, representam, hoje, o principal fator de incremento da violência no trânsito (Waiselfisz, 2013). As taxas de motorização e mortalidade, além disso, apresentam clara tendência de crescimento para os próximos anos, nos quais se antecipa que principalmente homens jovens pobres perderão suas vidas em acidentes de trânsito. Entender os mecanismos sociais, ideológicos, econômicos e psicológicos que levam à sobremortalidade masculina, na qual o trânsito e o motociclismo participam de maneira cada vez mais importante, não é apenas relevante, é urgente.

Nossa aposta inicial foi a de que convém desbanalizar o automobilismo e apurar suas consequências, história, estrutura e significado. Mais especificamente, pretendíamos conhecer os bastidores de sua construção de sentido, sua razão de ser em um mundo social, de trocas simbólicas e relações identitárias. Nesse contexto, nos chamou a atenção os elevados custos da socialização masculina no motociclismo, ponto crucial a partir do qual se desenvolveu o desenho teórico e metodológico da pesquisa. Optamos também por restringir as entrevistas a homens motoboys, por entender que o foco em um grupo composto majoritariamente por homens (que tem a motocicleta como elemento central de identificação) permitiria uma análise mais consistente daquilo que se tornou um eixo chave de investigação: o caráter generificado das práticas de trânsito por motociclistas.

Evidentemente, em campos complexos como o trânsito e o motociclismo profissional, atravessados por inúmeros fenômenos passíveis de análise e sensíveis a diferentes perspectivas teóricas e metodológicas, não se pretende estabelecer uma abordagem exclusiva ou explicação

última do fenômeno. O problema é de outra ordem.

Mesmo que quiséssemos, neste trabalho, eludir as questões de gênero e abordar os processos identitários de motoboys exclusivamente na perspectiva da conduta no trânsito, das relações de trabalho ou das práticas de lazer, seria inevitável, uma hora ou outra, tropeçar em alguma menção mais ou menos explícita às normas e valores que regem o comportamento masculino. Teríamos, então, basicamente duas opções: reconhecer o problema que se nos apresenta e lidar com o caráter socialmente construído e genericamente orientado das práticas em duas rodas ou atribuí-las timidamente à esfera da natureza ou do ocasional enquanto assistimos embaraçados às referências ao gênero se acumularem ao longo da análise.

Como vimos, assim como as diferentes versões de masculinidade, também os motociclismos são muitos e se organizam hierarquicamente. Os entrevistados, apesar de terem a profissão como porta de entrada e motivo concreto para permanência no motociclismo, demonstraram se amparar em um modelo do motociclista esportivo, com sua moto de luxo e potência desmedida. Eis a interseção de ambas as esferas, motociclismos e masculinidades, permeada por um ideal hegemônico de masculinidade: um sujeito único, “livre” e autônomo, mas também ansioso por mais uma prova de sua virilidade. Mais precisamente, podemos afirmar que a organização social das masculinidades antecede e torna inteligível a construção de sentido no motociclismo. Novamente, o gênero se impõe como motor das diferenciações sociais, e não como peça acessória.

Apesar de termos optado por centrar a investigação em homens motofretistas e defendido a relevância das construções de masculinidades no motociclismo, deve ser incentivada também a pesquisa da apropriação pelas mulheres do guidão e do volante. Longe de subtrair esforços da abordagem de um problema que é causado e atinge preferencialmente a homens, a análise da inserção feminina no trânsito pode fornecer um valioso contraponto à conduta masculina e ampliar nossa compreensão dos atravessamentos de gênero no automobilismo.

A abundância de afirmações misóginas e homofóbicas em nossas entrevistas sugere também a necessidade de uma atenção especial para as relações de poder no âmbito do trânsito. Como as mulheres e homens homossexuais vivenciam o trânsito, o motociclismo e o motofrete? Que relações estabelecem com outros/as condutores/as e colegas de trabalho? Como se posicionam

perante o estereótipo negativo de inabilidade e incapacidade de que são alvo? A análise das práticas femininas de condução pode, ainda, revelar se elas, por um lado, assimilam a temeridade fortemente presente no discurso masculino e/ou, por outro lado, podem atuar como agentes de mudança ao pautar novos significados à condução, ao risco e às práticas de autocuidado.

Ainda que, neste trabalho, as motocicletas tenham se mostrado atrativas por serem um meio econômico e prático de transporte e uma oportunidade rentável de trabalho, como aponta parcela importante da literatura, o veículo não figurou nas entrevistas apenas como uma escolha *útil* por parte dos sujeitos, mas como um objeto de consumo carregado de *sentido*. A ascensão social idealizada pelos sujeitos, que tem a posse de um automóvel privado como elemento central, indica uma faceta sutil dos processos de exclusão nas cidades. Para esses homens periféricos, que concebem o andar a pé e depender do transporte público como uma situação vexatória perante as mulheres e outros homens, a motocicleta é a redenção que lhes vai permitir se realizarem como homens. É melhor morrer nas ruas participando da cidade do que ver a vida passar enquanto se espera pelo ônibus.

Referências Bibliográficas

- Amâncio, L. (1997). Identidade social e relações intergrupais. Em J. Vala & M. B. Monteiro (Orgs.), *Psicologia social* (3^a ed., pp. 287–307). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Araújo, M. R. M., Sousa, D. A., Oliveira, J. M., Jesus, M. S., Sá, N. R., Santos, P. A. C., ...
- Lima, T. C. (2009). Andar de bicicleta: contribuições de um estudo psicológico sobre mobilidade. *Temas em Psicologia*, 17(2), 481–495.
- Arilha, M. (1998). Homens: entre a “zoeira” e a “responsabilidade”. Em M. Arilha, S. G. U. Ridenti, & B. Medrado (Orgs.), *Homens e masculinidades: outras palavras* (pp. 51–77). São Paulo: ECOS/Ed. 34.
- Bardin, L. (2011). *Análise de conteúdo* (5^a ed.; L. A. Reto & A. Pinheiro, Trans.). Lisboa: Edições 70. (Original publicado em 1977)
- Bauer, M. W. (2002). Análise de conteúdo clássica: uma revisão. Em M. W. Bauer & G. Gaskell (Orgs.), *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som* (pp. 189–217). Petrópolis: Vozes.
- Berger, M. L. (1992). The Car’s Impact on the American Family. Em M. Wachs & M. Crawford (Orgs.), *The car and the city: the built environment, and daily urban life* (pp. 57–74). Michigan, EUA: The University of Michigan Press.
- Cardoso, L. (2007). *Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na região metropolitana de Belo Horizonte* (Tese de Doutorado). Departamento de Geografia – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Castro, M. F. (2010). *Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas* (Dissertação de Mestrado). Instituto de Psicologia – Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Connell, R. W. (1997). La organización social de la masculinidad (O. Jiménez, Trad.). Em

- T. Valdés & J. Olavarría (Orgs.), *Masculinidad/es: poder y crisis* (pp. 31–48). Santiago de Chile: ISIS-FLACSO: Ediciones de las Mujeres N° 24.
- Connell, R. W. (1998). El imperialismo y el cuerpo de los hombres (J. Metcalfe, Trad.). Em T. Valdés & J. Olavarría (Orgs.), *Masculinidades y equidad de género en América Latina* (pp. 76–89). Santiago de Chile: FLACSO-Chile.
- Dagostin, C. G. (2006). *Características do processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito na avaliação das condições psicológicas para dirigir* (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Psicologia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina.
- DaMatta, R. (1997). Tem Pente Aí? Reflexões sobre a Identidade Masculina. Em D. Caldas (Org.), *Homens* (pp. 31–49). São Paulo: Editora SENAC São Paulo.
- De Nardi, F. S., & Grigoletto, E. (2012). Figuras identitárias: a (não) manutenção de lugares sociais. Em *III Simpósio Nacional e I Simpósio Internacional Discurso, Identidade e Sociedade: Dilemas e desafios na contemporaneidade* (pp. 1–13). Campinas.
- Deschamps, J.-C., & Moliner, P. (2009). *A identidade em psicologia social: dos processos identitários às representações sociais* (L. M. E. Orth, Trad.). Petrópolis: Vozes.
- Diniz, E. P. H. (2003). *Entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço: as condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais* (Dissertação de Mestrado). Departamento de Engenharia de Produção – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Diniz, E. P. H., Assunção, A. A., & Lima, F. P. A. (2005). Prevenção de acidentes: o reconhecimento das estratégias operatórias dos motociclistas profissionais como base para a negociação de acordo coletivo. *Ciência & Saúde Coletiva*, 10(4), 905–916.
- Fernandes, H. S. (2012). *A relação entre as Identidades Territoriais e a “nova urbanidade”:* O caso das manifestações identitárias dos grupos de motociclistas em Salvador, Bahia (Dissertação de Mestrado). Instituto de Geociências – Universidade Federal da Bahia, Salvador.
- Ferreira, F. F. (2009). *Fatores de risco em acidentes envolvendo motocicletas em vias urbanas: a percepção dos condutores profissionais* (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-

- Graduação em Engenharia de Produção – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- Figliuzzi, A. (2008). *Homens sobre rodas: Representações de masculinidades nas páginas da revista Quatro Rodas* (Dissertação de Mestrado). Faculdade de Educação – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- Filho, H. G., & Heméritas, P. C. C. (2009). Nos caminhos da retirada sustentável, a redenção da bicicleta. *Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego*, 3(1), 149–171.
- Fincham, B. (2006). Bicycle messengers and the road to freedom. *The Sociological Review*, 54, 208–222.
- Flick, U. (2004). *Uma introdução à Pesquisa Qualitativa* (S. Netz, Trad.). Porto Alegre: Bookman.
- Franco, M. L. P. B. (2003). *Análise de conteúdo*. Brasília: Plano Editora.
- Gakenheimer, R. (1999). Urban mobility in the developing world. *Transportation Research Part A*, 33, 671–689.
- Hopper, C. B., & Moore, J. (1983). Hell on Wheels: The outlaw motorcycle gangs. *Journal of American Culture*, 6, 58–64.
- Hopper, C. B., & Moore, J. (1990). Women in outlaw motorcycle gangs. *Journal of Contemporary Ethnography*, 18(4), 363–387.
- Keijzer, B. (1998). El varón como factor de riesgo: Masculinidad, salud mental y salud reproductiva. Em E. Tuñón (Org.), *Género y salud en el Sureste de México* (pp. 199–219). Villahermosa: ECOSUR e U. A. de Tabasco.
- Keijzer, B. (2003). Hasta donde el cuerpo aguante: Género, cuerpo y salud masculina. Em C. F. Cáceres, M. Cueto, M. Ramos, & S. Vallas (Orgs.), *La salud como derecho ciudadano: perspectivas y propuestas desde América Latina* (pp. 137–152). Lima: Universidad Peruana Cayetano Herida.
- Kimmel, M. S. (1997). Homofobia, temor, vergüenza y silencio en la identidad masculina (O. Jiménez, Trad.). Em T. Valdés & J. Olavarría (Orgs.), *Masculinidad/es: poder y crisis* (pp. 49–62). Santiago de Chile: ISIS-FLACSO: Ediciones de las Mujeres N° 24.
- Kimmel, M. S. (1998). A produção simultânea de masculinidades hegemônicas e subalternas.

Horizontes antropológicos, 4(9), 103–117.

- Ladeira, R. M. (2007). *Acidentes de trânsito em Belo Horizonte: fatores associados ao atendimento pré-hospitalar, internações e óbitos em 1994 e 2003* (Tese de Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Ladeira, R. M., & Barreto, S. M. (2008). Fatores associados ao uso de serviço de atenção pré-hospitalar por vítimas de acidentes de trânsito. *Cadernos de Saúde Pública [online]*, 24(2), 287–294.
- Lagares, R. B. (2001). *A representação do trânsito como prática social complexa* (Dissertação de Mestrado). Universidade Católica de Goiás, Goiânia.
- Lara, A. A. (2007). *Representação de mulher nos comerciais de automóveis: garota é apenas equipamento opcional* (Dissertação de Mestrado). Faculdade de Comunicação – Universidade de Brasília, Brasília.
- Lima, M. E. O. (2014). Social Psychology: Fundamentals and Fundamentalisms. *Temas em Psicologia*, 22(1), 179–193.
- Luz, C. C. R. (2009). *Sobre duas rodas: emoções e consumo no motociclismo* (Dissertação de Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Marková, I. (2006). *Dialogicidade e Representações Sociais*. Petrópolis, RJ: Vozes.
- Matos, R. H. F. (2008). *Estudo exploratório das relações de trabalho como fator de influência do comportamento humano no trânsito: caso do motofrete* (Dissertação de Mestrado). Faculdade de Tecnologia – Universidade de Brasília, Brasília.
- Mesquita, M. E. A., & Maia, C. E. S. (2007). Territórios e territorialidades urbanas em goiânia: as tribos dos moto clubes. *Boletim Goiano de Geografia*, 27(3), 125–142.
- Olavarría, J. (2004). Masculinidades, poderes y vulnerabilidades. Em A. V. Alvarez (Org.), *Chile 2003-2004: los nuevos escenarios (inter) nacionales* (pp. 227–244). Santiago, Chile: FLACSO-Chile.
- Olavarría, J. (2009). La investigación sobre Masculinidades en América Latina. Em J. Toro-Alfonso (Org.), *Lo masculino en evidencia: investigaciones sobre la masculinidad* (pp.

- 315–344). Puerto Rico: Publicaciones Puertorriqueñas. Editores y Universidad de Puerto Rico.
- Paes-Machado, E., & Riccio-Oliveira, M. A. (2009). O jogo de esconde-esconde: trabalho perigoso e ação social defensiva entre motoboys de Salvador. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 24(70), 91–184.
- Pillon, T. (2013). Virilidade operária (N. C. M. Sobrinho & T. A. L. Florêncio, Trans.). Em A. Corbin, J.-J. Courtine, & G. Vigarello (Orgs.), *História da virilidade* (Vol. 3. A virilidade em crise? Séculos XX-XXI, p. 364). Petrópolis, RJ: Vozes.
- Portugal, L. S., Flórez, J., & Silva, A. N. R. (2010). Rede de pesquisa em transportes: um instrumento de transformação e melhora da qualidade de vida. *Transportes*, 18(1), 6–16.
- Queiroz, M. I. P. (1991). *Técnica de gravador e registro da informação viva*. São Paulo: Queiroz, T. A.
- Ross, L. (1977). The intuitive psychologist and his shortcoming: Distortions in the attribution process. Em L. Berkowitz (Org.), *Advances in experimental social psychology* (Vol. 10). Nova York: Academic Press.
- Sá, C. P. (2009). Prefácio à edição brasileira. Em J.-C. Deschamps & P. Moliner (Orgs.), *A identidade em psicologia social: dos processos identitários às representações sociais* (pp. 7–11). Petrópolis: Vozes.
- Sanfor, C. (1980/1981). Woman's place in american car culture. Em *The automobile and american culture* (p. 534). Michigan Quarterly Review.
- Scharff, V. (1992). Gender, electricity, and automobility. Em M. Wachs & M. Crawford (Orgs.), *The car and the city: the built environment, and daily urban life* (pp. 75–85). Michigan, EUA: The University of Michigan Press.
- Secretaria de Saúde de Belo Horizonte e BHTRANS. (2005). *Saúde em trânsito: Pesquisa de acompanhamento de vítimas de acidentes de trânsito em Belo Horizonte* (C. S. Rodrigues, R. M. Ladeira, J. C. Pereira, & I. M. Paula, Orgs.). Belo Horizonte: Prefeitura de Belo Horizonte.
- Silva, D. W., Andrade, S. M., Soares, D. A., Nunes, E. F. P. A., & Melchior, R. (2008). Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas.

- Physis [online]*, 18(2), 339–360.
- Silva, F. H. V. C., & Günther, H. (2009). Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? *Temas em Psicologia*, 17(1), 163–175.
- Silva, M. A. (2010). Psicologia do trânsito ou avaliação psicológica no contexto do trânsito. *Encontro: Revista de Psicologia*, 13(19), 199–208.
- Souza, L. C. G. (2001). *As representações sociais do carro, da velocidade e do risco em jovens* (Dissertação de Mestrado). Instituto de Psicologia – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Tajfel, H. (1982). *Grupos humanos e categorias sociais: Estudos em psicologia social* (Vol. 1; L. Amâncio, Trad.). Lisboa: Livros Horizonte.
- Tajfel, H. (1983). *Grupos humanos e categorias sociais: Estudos em psicologia social* (Vol. 2; L. Amâncio, Trad.). Lisboa: Livros Horizonte.
- Torres, A. R. R., & Camino, L. (2013). Grupos sociais, relações intergrupais e identidade social. Em L. Camino, A. R. R. Torres, M. E. O. Lima, & M. E. Pereira (Orgs.), *Psicologia social: Temas e teorias* (2ª ed., pp. 515–539). Brasília: Technopolitik.
- Vasconcellos, E. A. (2000). *Transporte urbano em países em desenvolvimento: reflexões e propostas* (3ª ed.). São Paulo, SP: Ed. Unidas.
- Vieira, H., Goldner, L. G., Valente, A. M., Bastos, J. T., & Camargo, K. R. A. (2008). A expansão do uso de motocicletas em cenários do Sul do Brasil: Uma abordagem analítico-retrospectiva. Em *XXII Congresso de pesquisa e ensino em transportes* (pp. 964–974). Fortaleza: ANPET.
- Wachs, M. (1992). Men, women, and urban travel: The persistence of separate spheres. Em M. Wachs & M. Crawford (Orgs.), *The car and the city: the built environment, and daily urban life* (pp. 86–100). Michigan, EUA: The University of Michigan Press.
- Waiselfisz, J. J. (2012). *Mapa da violência 2012. Os novos padrões da violência homicida no Brasil*. São Paulo: Instituto Sangari.
- Waiselfisz, J. J. (2013). *Mapa da violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas*. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos.
- Wolf, D. R. (1991). *The rebels: a brotherhood of outlaw bikers*. Toronto, Canadá: University

of Toronto Press.

Worchel, S., & Coutant, D. (2004). It takes two to tango: Relating group identity to individual identity within the framework of group development. Em M. Brewer & M. Hewstone (Eds.), *Self and social identity* (pp. 182–231). Oxford: Blackwell Publishing.

Anexo 1 – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Título da Pesquisa: Masculinidades em trânsito: Processos identitários de motoboys de Belo Horizonte – MG

Pesquisador Responsável: Prof. Dr. Adriano Roberto Afonso do Nascimento Tel.: (31) 3409-6278

Pesquisador Auxiliar: Gregório Ribeiro de Miranda Tel.: (31) 8470-1032

Instituição Responsável: Departamento de Psicologia – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Federal de Minas Gerais.

Contatos: a) Prof. Dr. Adriano R. A. Nascimento, Departamento de Psicologia – FAFICH – UFMG.
Av. Antônio Carlos, 6627 - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas – 4º andar – Sala 4068 - Universidade Federal de Minas Gerais, Campus Pampulha – Belo Horizonte – MG, 31270-901. Tel.: (31) 3409-6278. b) **COEP – Comitê de Ética em Pesquisa** – Av. Antônio Carlos, 6627 – Unidade Administrativa II – 2º andar – Universidade Federal de Minas Gerais, Campus Pampulha – Belo Horizonte – MG, 31270-901. Tel.: (31) 3409-4592.

Prezado senhor,

Esta pesquisa pretende entender como homens se vêem, se sentem e se comportam como motociclistas, o que pensam sobre si e os outros e como se relacionam com suas motos. Tais informações podem ser úteis para possibilitar futuros projetos de pesquisa e de intervenção relacionados ao trânsito e aos motociclistas. Gostaríamos de convidá-lo a participar dessa pesquisa através de uma entrevista aberta que será gravada e, posteriormente, analisada pela equipe de pesquisa. O tempo médio de duração da participação tem sido de 2 horas. Caso sinta a necessidade e seja de seu interesse, após a entrevista, você contará com atendimento psicológico gratuito por nossa equipe. Em todas as etapas da pesquisa será garantido o seu anonimato. Está-lhe garantida também a liberdade sem restrições de se recusar a participar, ou retirar o seu consentimento, em qualquer fase da pesquisa, sem que disso resultem quaisquer tipos de consequências. Os dados obtidos com essa entrevista serão utilizados exclusivamente para os fins desta pesquisa e elaboração de projetos de intervenção vinculados ao Departamento de Psicologia/FAFICH/UFMG. Todos os produtos gerados por essa entrevista (áudios e transcrições) ficarão armazenados no Departamento de Psicologia/FAFICH/UFMG por um período mínimo de 02 anos, sob inteira responsabilidade do professor responsável por essa pesquisa. As transcrições e arquivos contendo as gravações serão destruídos após esse período. Informamos também que a sua participação tem caráter voluntário e não resultará em qualquer tipo de ressarcimento ou remuneração.

Eu _____ (nome do participante), RG _____, Órgão Emissor _____, declaro ter COMPREENDIDO as informações prestadas neste Termo, DECIDO conceder a entrevista solicitada e AUTORIZO sua utilização no Projeto de Pesquisa intitulado “Masculinidade em trânsito: Processos identitários de motoboys de Belo Horizonte – MG”.

Estando de acordo, assinam o presente Termo de Consentimento em 2 (duas) vias.

Participante	Pesquisador Auxiliar
Pesquisador Responsável	
Belo Horizonte/MG, _____ de _____ de 2014	

Anexo 2 – Roteiro de entrevista

PROFISSÃO

- Você pode contar um pouco sobre como foi começar a trabalhar como motoboy?
 - Quando começou?
 - Por que motoboy?
 - O quê te proporcionou?
- Você já teve ou tem outro emprego?
- Imagino que entre os motoboys deva haver diferenças. Que tipo de motoboy é você?
- Você tem amigos motoboys?
- Você trabalha com a própria moto ou com uma da empresa?

APRENDIZAGEM

- Qual a sua primeira lembrança em relação à moto?
 - Uma referência: pessoa, TV, filmes, revistas?
 - De onde veio o interesse? Como e com quem era praticado?
- Quando foi que você aprendeu a pilotar?
 - Com quem? Quantos anos tinha?
- Como a família e pessoas próximas reagiram? Ajudaram na decisão?
- Nesse primeiro momento, que coisas você passou a fazer que você não fazia antes?
- Você acha que com isso as pessoas passaram a te ver de forma diferente? Por quê?
 - Família
 - Amigos
 - Mulheres

- Quanto tempo demorou até você tirar a carteira?
 - Como foi?
- E depois de você tirar carteira, você já comprou uma moto direto?
 - Qual? Por que ela? Potência, preço, marca...
 - Deu nome? Por que este nome?

COTIDIANO

- E hoje em dia, para que você usa a moto?
 - Usou ela para todos esses motivos na última semana?
- Qual sua moto atual (marca, modelo, ano, nome)?
 - Tem mais de uma? Outros veículos?
 - Tem planos de mudar alguma coisa nela (alguma peça, acessório, o visual...)? Por que?
 - Pretende trocá-la ou comprar outra? Por que?
- Você tem ciúmes da sua moto?
 - Como é o cuidado com ela? Costuma lavar, levar na oficina?
 - Você empresta ela?

SEMELHANÇAS E DIFERENÇAS

- Então você já pilota há X anos, certo? (Quantos anos você tem agora?) Você deve ter muita história pra contar...
- Quando você está na rua, como os outros motoristas agem em relação a você?
 - Por que isso acontece?
- A propósito, como você prefere ser chamado? Motociclista ou motoqueiro? Motoboy ou motofretista? Por que?

- E a relação com os outros motociclistas/motoqueiros (adaptar segundo a resposta à pergunta anterior), é diferente ou dá no mesmo?
 - Como? Por quê?
 - A gente sempre houve falar que os motociclistas têm uma certa parceria entre si. É verdade?
- Como é você pode identificar um bom motociclista? Por quê?
 - E um mau motociclista? Por quê?
- Você se considera um bom motociclista? Por quê?
- E quanto aos motoboys/motofretistas, você nota alguma diferença em comparação com os demais motociclistas?
 - Quais?
 - Por quê?
 - Como é a relação com eles?

RISCO E ACIDENTES

- Você acha que faz sentido o uso de equipamentos de segurança? Quais? Por quê?
- Você já se acidentou? Quantas vezes?
 - Como aconteceu?
- Você já viu muitos acidentes?
 - Por que acha que acontecem?
- Na sua opinião, o que *realmente* funciona para prevenir acidentes?
- Pelo visto realmente há um certo risco em usar a moto, não é mesmo? Como você lida com isso?

MULHERES

- Hoje em dia, há cada vez mais mulheres andando de moto. O que você acha disso?
 - Qual a diferença entre uma mulher e um homem pilotando? Por quê?
- Mas, mesmo assim, ainda são muito mais homens trabalhando como motoboys do que mulheres, por que isso acontece?

CONCLUSÃO

- Você se vê trabalhando como motoboy daqui a 5 anos?
 - E pilotando uma moto?
- Você pode me indicar outro motoboy para ser entrevistado?
 - Quem? Por quê?

Anexo 3 – Parecer Consubstanciado do Comitê de Ética em Pesquisa

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
MINAS GERAIS



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Masculinidades em trânsito: Processos identitários de motoboys de Belo Horizonte - MG

Pesquisador: Adriano Roberto Afonso do Nascimento

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 28672814.1.0000.5149

Instituição Proponente: PRO REITORIA DE PESQUISA

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 648.350

Data da Relatoria: 16/04/2014

Apresentação do Projeto:

Trata-se de projeto de pesquisa de Mestrado sobre as relações entre masculinidade e escolha da motocicleta como meio de transporte na região metropolitana de Belo Horizonte. O projeto se justifica, segundo os autores, tendo em vista a o aumento expressivo do número de motocicletas em transito nas grandes cidades brasileiras, acompanhado do aumento na mortalidade de motociclistas em acidentes de trânsito. A hipótese é que o comportamento arriscado dos motociclistas no trânsito pode estar relacionado à construção da identidade masculina em grupos de apoio de motociclistas. Os dados serão analisados a partir da teoria da identidade social de Tajfel e de outros autores relevantes. Serão entrevistados 20 motociclistas homens pertencentes a dois grupos de diferentes estratos sociais - um grupo de motoboys que trabalham na entrega de um jornal diário, e um grupo que se reúne em um motoclube em torno de uma marca famosa de motos. O roteiro da entrevista semiestruturada consta do projeto, e aborda temas como razões da escolha da moto como meio de transporte, relação do sujeito com o motociclismo, opinião sobre os colegas motoqueiros, participação em grupos (motoboys, motoclube), concepções de masculinidade. Os dados serão submetidos a análise de conteúdo temática, visando responder as questões da pesquisa. O sujeitos devem assinar TCLE.

Endereço: Av. Presidente Antônio Carlos, 6627 2º Ad SI 2005

Bairro: Unidade Administrativa II

CEP: 31.270-901

UF: MG

Município: BELO HORIZONTE

Telefone: (31)3409-4592

E-mail: coep@prpq.ufmg.br

Continuação do Parecer: 648.350

Objetivo da Pesquisa:

O principal objetivo da pesquisa é identificar e comparar que possibilidades de ser homem estão dadas tanto para motoboys quanto para integrantes de motoclubes da região metropolitana de Belo Horizonte e, por sua vez, como essas diferentes versões de masculinidades incidem na forma como se veem, se sentem e se comportam enquanto motociclistas. Como objetivo secundário os autores pretendem ainda 1) descrever e analisar como se assemelham e se diferenciam motoboys e membros de motoclubes, como se avaliam e com que investimento emocional; 2. Identificar e comparar quais são os usos atribuídos ao objeto moto por cada grupo (motoclube e motoboys) e como se dá a atribuição de status a ambos os grupos; 3. Compreender como a construção de masculinidades interfere nos significados associados ao pertencimento ao grupo do motoclube ou de motociclistas profissionais, bem como sua participação nas condutas de consumo e condução do veículo.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Os autores afirmam que os riscos de participação na pesquisa são mínimos. Como benefício, mencionam a possibilidade de gerar conhecimentos que subsidiem projetos de intervenção visando a melhoria do trânsito. O TCLE esclarece o objetivos da pesquisa e sua utilidade na elaboração de políticas de trânsito em cidades grandes. Está elaborado em forma de convite. O tempo previsto para a entrevista é de 2 horas. A equipe oferece a contrapartida de atendimento psicológico gratuito após a entrevista, caso seja de interesse do entrevistado. Em todas as etapas da pesquisa será garantido o anonimato do entrevistado, bem como a possibilidade de retirar-se da pesquisa a qualquer tempo, sem que disso resulte qualquer consequência. Esclarece também que os dados obtidos serão utilizados exclusivamente para os fins da pesquisa e elaboração de projetos de intervenção por parte do grupo de pesquisadores, sendo que os produtos gerados pela entrevista (áudios e transcrições) ficarão armazenados no Departamento de Psicologia/FAFICH/UFMG por um período mínimo de 02 anos, sob responsabilidade do professor responsável pela pesquisa, sendo destruídos após esse período. Informa ainda que a participação do entrevistado é voluntária, não gerando nenhum tipo de remuneração.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

O projeto está bem elaborado, é exequível e pode gerar resultados relevantes na área da psicologia do trânsito.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Os documentos apresentados são os seguintes: informações básicas do projeto, projeto de

Endereço: Av. Presidente Antônio Carlos, 6627 2º Ad SI 2005**Bairro:** Unidade Administrativa II**CEP:** 31.270-901**UF:** MG**Município:** BELO HORIZONTE**Telefone:** (31)3409-4592**E-mail:** coep@prpq.ufmg.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
MINAS GERAIS



Continuação do Parecer: 648.350

pesquisa, parecer fundamentado de aprovação, TCLE, folha de rosto assinada pelo responsável.

Recomendações:

Não há.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Aprovado.

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Considerações Finais a critério do CEP:

Aprovado conforme parecer.

BELO HORIZONTE, 15 de Maio de 2014

Assinado por:

**Maria Teresa Marques Amaral
(Coordenador)**

Endereço: Av. Presidente Antônio Carlos, 6627 2º Ad SI 2005

Bairro: Unidade Administrativa II **CEP:** 31.270-901

UF: MG **Município:** BELO HORIZONTE

Telefone: (31)3409-4592

E-mail: coep@prpq.ufmg.br