 Universidade de Brasília (UnB)
Centro de Excelência em Turismo (CET)
Mestrado Profissional em Turismo

Sergio Moreira Oller

Moto-Turismo no Brasil: O caso do Evento Motocapital em Brasília.

Brasília, 30 de maio de 2016

Sergio Moreira Oller

Moto-Turismo no Brasil: O caso do Evento Motocapital em Brasília.

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Turismo, do Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre.

Orientadora: Profa. Dra. Neuza de Farias Araújo

Área de Concentração: Cultura e Desenvolvimento Regional.

Brasília, maio de 2016

**Ficha catalográfica elaborada automaticamente,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)**

MSE484 Moreira Oller, Sergio
Moto-Turismo no Brasil: O caso do Evento
Motocapital em Brasília. / Sergio Moreira Oller;
orientador Neuza Farias Araújo. -- Brasília, 2016.
151 p.

Dissertação (Mestrado - Mestrado Profissional em
Turismo) -- Universidade de Brasilia, 2016.

1. Turismo de Eventos. 2. Moto-Turismo. 3.
Motocapital. 4. Gênero. 5. Tribalismo. I. Farias
Araújo, Neuza, orient. II. Título.

MOTO-TURISMO NO BRASIL: O CASO DO EVENTO MOTOCAPITAL EM BRASÍLIA

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Turismo, do Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Neuza de Farias Araújo
Presidente
Universidade de Brasília (CET-UNB)

Profa. Dra. Maria José Magalhães
Membro Externo
Universidade do Porto (Portugal)

Profa. Dra. Iara Lúcia Gomes Brasileiro
Membro Interno
Universidade de Brasília (UNB)

Profa. Dra. Lana Magaly Pires
Suplente
Universidade de Brasília (UNB)

Aprovado em 30 de maio de 2016

DEDICATÓRIA

À minha família, pelo incentivo
e apoio permanentes.

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Profa. Dra. Neuza de Farias Araújo, pelo estímulo constante e orientação valiosa.

Ao Marco Portinho, organizador do Evento Motocapital em Brasília, pela entrevista e pelas informações prestadas, de grande importância para a realização deste trabalho.

À Profa. Dra. Maria José Magalhães, da Universidade do Porto (Portugal), pelo grande incentivo e colaboração preciosa, especialmente em momentos difíceis, em que quase perdi o ânimo.

À Profa. Dra. Iara Lúcia Gomes Brasileiro, professora do Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília, pela colaboração, com sugestões importantes.

Aos Profs. Neio Lúcio de Oliveira Campos e Marutschka Martini Moesch, professores do Mestrado Profissional em Turismo do Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília, pelos conselhos de grande importância para a realização desta Dissertação.

Aos demais professores e pessoal do Mestrado Profissional em Turismo do Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília, por seus ensinamentos e dedicação.

Aos colegas da turma do Mestrado, pela convivência agradável e proveitosa.

À equipe da Impacto Eventos, pela acolhida.

RESUMO

O presente trabalho é resultado de uma pesquisa de cunho qualitativo, que trata de um estudo de caso sobre o evento Motocapital em Brasília, e os moto-turistas não residentes no Distrito Federal que se deslocam até lá, mediante o uso da motocicleta. Considerado um importante evento de motos da América Latina, e também o terceiro mais importante do mundo, o Motocapital, na sua última edição (XII, 2015), conseguiu reunir participantes e moto-clubes de várias regiões do Brasil e de outros países, como por exemplo, a Argentina, o Uruguai e os Estados Unidos. O estudo mostra ilustrações do Moto-turismo e as principais rotas e eventos dessa modalidade turística a nível mundial, destacando-as como importantes atrativos turísticos para os seus respectivos países. A opção metodológica recaiu na abordagem qualitativa devido a considerar que ela ajuda a expressar o sentido dos fenômenos sociais e a compreensão dos significados das ações humanas. O estudo de caso mostrou-se relevante para o conhecimento das situações concretas. Ressaltando os aspectos humanos e culturais no âmbito do moto-turismo, a pesquisa traz um estudo sobre o perfil do moto-turista não residente no Distrito Federal, e as características das suas viagens, mediante o uso da motocicleta. A pesquisa trata do Evento Motocapital em Brasília, não apenas como importante atrativo para a atividade turística da Capital Federal, mas também como atrativo para a prática do moto-turismo. É ainda, um tema com poucas referências bibliográficas e acadêmicas. A pesquisa também destaca a importância das mulheres motociclistas no mundo do motociclismo, pois além de ter sido observado um aumento considerável no número de mulheres que estão habilitando-se a pilotar uma motocicleta, o evento Motocapital, por segundo ano consecutivo, ofereceu um espaço exclusivo para elas. Foram realizadas entrevistas semi-diretivas com 45 pessoas, sendo 32 homens e 13 mulheres. Os resultados informam que o moto-turista que participa do Motocapital possui uma faixa etária bem variada, é de classe média, e procede principalmente das regiões sudeste, sul e nordeste do Brasil.

Palavras-chaves: Turismo de Eventos, Moto-Turismo, Gênero, Tribalismo, Identidade, Moto-turista, Motocapital.

ABSTRACT

This work is the result of a qualitative research, which deals with a case study on the Motocapital event of Brasilia, and non-residents moto-tourists in the Federal District moving there, through the use of the motorcycle. Considered an important motorcycle event in Latin America, and also the third most important in the world, Motocapital, in its latest edition (XII, 2015), brought together participants and motorcycle clubs from various regions of Brazil and other countries, as for example, Argentina, Uruguay and the United States. This study shows illustrations of the Moto-tourism and the main routes and events of this type of tourism in the world, highlighting them as major tourist attractions for their respective countries. The methodological approach involved the qualitative approach, considering that it helps to express the sense of social phenomena and understanding of the meanings of human actions. The case study proved relevant to the knowledge of concrete situations. Highlighting the human and cultural aspects in the moto-tourism, this research presents a study on the profile of moto-tourist non-residents in the Federal District, and the characteristics of their travels using the motorcycle. This research deals with the Motocapital Event of Brasilia, not only as a major attraction for tourism at the Federal Capital, but also as an attractive for the practice of moto-tourism. It is also a theme with few bibliographic and academic references. The research also highlights the importance of motorcyclists women in the world of motorcycling, as well as having been observed a considerable increase in the number of women who are enabling to ride a motorcycle, the Motocapital event, for the second consecutive year, offers a unique space for them. Semi-directive interviews were conducted with 45 people, 32 men and 13 women. The results report that the moto-tourist participating of the Motocapital Event has a very wide age range and is a middle class person, proceeding mainly from the southeast, south and northeast of Brazil.

Keywords: Event Tourism, Moto-Tourism, Gender, Tribalism, Identity, Moto-tourist, Motocapital.

SUMÁRIO

RESUMO.....	VII
ABSTRACT.....	VIII
ÍNDICE DE IMAGENS.....	XI
INTRODUÇÃO.....	14
QUESTÕES DE PESQUISA.....	18
OBJETIVOS.....	18
JUSTIFICATIVA.....	20
1. REFERÊNCIAS TEÓRICAS.....	24
1.1 A Visão Humanista do Turismo.....	24
1.2 O Turismo de Eventos.....	25
1.3 A Cultura.....	32
1.4 A Identidade.....	36
1.5 O Tribalismo.....	40
1.6 Gênero.....	42
2. ORIENTAÇÃO METODOLÓGICA.....	47
2.1 Pesquisa Qualitativa.....	47
2.2 Estudo de caso.....	47
2.3 Técnicas e instrumentos.....	50
3.O MOTO-TURISMO.....	51
3.1 Principais rotas do Moto-Turismo.....	58
3.1.1 A Rota 66, Nos Estados Unidos.....	59
3.1.2 A Rota 40, na Argentina.....	66
3.1.3 A Carretera Austral, no Chile.....	72
3.1.4 A BR 101, no Brasil.....	77
3.2 Principais eventos do Moto-Turismo.....	79

	x
3.2.1 O Sturgis Motorcycle Rally.....	79
3.2.2 O Daytona Bike Week Festival.....	83
3.2.3 A MotoGP e o Campeonato Mundial de Superbikes.....	87
4. MOTOCICLISMO E GÊNERO: GRUPOS MOTOCICLISTAS FEMININOS	93
4.1 Motociclismo e Gênero: Grupos motociclistas femininos.....	93
4.1.1 <i>The Bikerni</i>	94
4.1.2 <i>Motor Maids Inc</i>	95
4.1.3 As Vulcanas de Brasília.....	98
5. O EVENTO MOTOCAPITAL DE BRASÍLIA.....	100
6. ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	108
6.1 Entrevistas.....	108
6.2 O perfil do moto-turista.....	125
6.2.1 O Perfil das mulheres que participam do Motocapital.....	128
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	134
REFERÊNCIAS	
APÊNDICE A - Roteiro de Entrevista dos Moto-turistas do Motocapital	
APÊNDICE B - Roteiro de Entrevista dos Organizadores do Motocapital	
APÊNDICE C - Foto da entrevista com a Organização do Motocapital	

ÍNDICE DE IMAGENS

Figura 1 - Ranking da ICCA dos países que receberam mais eventos internacionais no ano de 2014.....	30
Figura 2 - Ranking da ICCA das cidades que receberam mais eventos internacionais no ano 2014.....	30
Figura 3 - Ranking da ICCA das cidades brasileiras que receberam eventos internacionais no ano de 2014.....	31
Figura 4 - Adesivos de moto-clubes e outros grupos.....	40
Figura 5 - Feministas britânicas exigindo o direito ao voto feminino.....	44
Figura 6 - Sylvester Howard Roper e a sua invenção.....	51
Figura 7 - Motocicleta inventada pelos alemães Wilhelm Maybach e Gottlieb Daimler, no ano 1885.....	52
Figura 8 - Clare Consuelo Sheridan.....	52
Figura 9 - Robert Edison Fulton Jr.....	53
Figura 10 - Linda Dugeau.....	54
Figura 11 - Che Guevara, Alberto Granado e <i>La Poderosa</i>	55
Figura 12 - Moto utilizada por Guevara e Granado: Norton 500, <i>La Poderosa II</i>	55
Figura 13 - A viagem de Geoffrey Gander - a.....	56
Figura 14 - A viagem de Geoffrey Gander - b.....	56
Figura 15 - A viagem de Geoffrey Gander - c.....	56
Figura 16 - Long Way Down.....	57
Figura 17 - Long Way Round.....	57
Figura 18 - Mapa da Rota 66 - a.....	59
Figura 19 - Mapa da Rota 66 - b.....	60
Figura 20 - Placa de comemoração do 66º aniversário da Rota 66 em Springfield.....	61
Figura 21 - “The Mother Road” - a.....	61
Figura 22 - “The Mother Road” - b.....	62
Figura 23 - Placa com a designação histórica da Rota 66.....	63
Figura 24 - Placa de motel no Arizona.....	64
Figura 25 - Wigwam Village Motel, no meio do deserto do Arizona.....	64
Figura 26 - Cena do filme “Sem Destino”, de 1969.....	65
Figura 27 - Cena do filme “Cars”	65
Figura 28 - Mapa da Rota 40.....	67

Figura 29 - Placa da Rota 40.....	67
Figura 30 - Placa do início da Rota 40.....	68
Figura 31 - “Hito” central da Rota 40.....	69
Figura 32 - O glaciador Perito Moreno, no Parque Nacional Los Glaciares.....	70
Figura 33 - O monte Aconcágua, na província de Mendoza.....	70
Figura 34 - Caverna Las Brujas.....	70
Figura 35 - As Ruínas de Quilmes, na província de Tucumán.....	71
Figura 36 - O Cerro das Sete Cores, na província de Jujuy.....	71
Figura 37 - Mapa da Carretera Austral.....	73
Figura 38 - Trecho norte da Ruta 7 em obras.....	74
Figura 39 - Trecho de ripio da Carretera Austral.....	75
Figura 40 - Motociclista acidentado no ripio.....	75
Figura 41 - Lago General Carrera.....	76
Figura 42 - Puyuhuapi, no Parque Nacional Queulat.....	76
Figura 43 - Mapa da BR 101.....	77
Figura 44 - Início da BR 101.....	78
Figura 45 - Trecho da rodovia Rio-Santos.....	78
Figura 46 - Clarence Hoel.....	80
Figura 47 - Símbolo do motoclub Jackpine Gypsies.....	80
Figura 48 - Símbolo da 76ª edição do encontro de Sturgis.....	81
Figura 49 - Edição de encontro do Sturgis.....	82
Figura 50 - Rua principal de Sturgis na 75ª edição, no ano 2015.....	82
Figura 51 - Ed Kretz sênior na corrida de 1948.....	83
Figura 52 - Trecho da Daytona 200 na praia de Daytona Beach.....	83
Figura 53 - Milhares de motociclistas invadem a cidade de Daytona Beach.....	86
Figura 54 - Símbolo da 75ª edição do Daytona Bike Week, de 2016.....	86
Figura 55 - Leslie Graham.....	88
Figura 56 - Valentino Rossi.....	89
Figura 57 - Estacionamento de motos lotado durante o GP de Jerez.....	91
Figura 58 - Fred Merkel.....	92
Figura 59 - Carl Fogarty.....	92
Figura 60 - Símbolo das bikernis.....	94
Figura 61 - The Bikerni.....	95
Figura 62 - Símbolo das Motor Maids Inc.....	96

Figura 63 - Linda Dugeau e Dot Robinson.....	97
Figura 64 - Membros do Motor Maids Inc.....	97
Figura 65 - Símbolo das Vulcanas.....	98
Figura 66 - As Vulcanas.....	99
Figura 67 - Contêineres de lixo do Motocapital.....	102
Figura 68 - Avenida principal abarrotada demotociclistas e motos.....	103
Figura 69 - Estande com acessórios motociclísticos.....	104
Figura 70 - Estande com as últimas novidades.....	105
Figura 71 - Palco do Motocapital, com o símbolo do evento.....	105
Figura 72 - O autor no ponto de acesso ao evento para as motos.....	106
Figura 73 - CAT (Centro de Atenção ao Turista) do Motocapital.....	106
Figura 74 - Churrasco no Motocapital.....	107
Figura 75 - Local de venda de bebidas.....	107
Figura 76 - Moto com placa do México.....	127
Figura 77 - O autor e alguns dos entrevistados.....	128
Figura 78 - Sede das Guerreiras MC no Motocapital - a.....	130
Figura 79 - Sede das Guerreiras MC no Motocapital - b.....	130
Figura 80 - Símbolo das Medusas MC.....	130
Figura 81 - Entrevista do autor com As Medusas MC.....	131
Figura 82 - Espaço Mulher - a.....	131
Figura 83 - Espaço Mulher - b.....	132
Figura 84 - Estande do Curso de pilotagem exclusivo para mulheres - a.....	132
Figura 85 - Estande do Curso de pilotagem exclusivo para mulheres - b.....	132
Figura 86 - O autor e Marco Portinho. Apêndice I.	

INTRODUÇÃO

Desde suas origens, as viagens envolvem várias pessoas nas diversas fases do seu planejamento, organização e realização, em função da sua finalidade e do público que as realiza. Tornaram-se uma atividade de relevância econômica, social e cultural, que deve ser tratada em toda a sua dimensão humana e interdisciplinar, de forma profissional, com objetivos fixados segundo as expectativas e necessidades dos viajantes e dos demais agentes envolvidos no processo, considerando-se também o fato de produzirem impactos significativos, os quais podem ser positivos (geração de renda, empregos, construção de todo tipo de infra-estruturas, etc) ou negativos (marginalização social, poluição, especulação imobiliária, etc), tanto nas localidades de procedência como de destino.

No caso do Moto-turismo¹, a necessidade cada vez mais crescente do ser humano de se montar em uma motocicleta e começar a percorrer o mundo veio de mãos dadas com a evolução destas máquinas, as quais começaram a se popularizar a partir da 1ª Guerra Mundial (1914-1920) por serem baratas e acessíveis para qualquer bolso. Isso incentivou o imaginário dos mais aventureiros. Este espírito de aventura, liberdade e descoberta foi-se desenvolvendo de tal forma, que em meados dos anos 1950 surgiu o termo “Moto-Turismo”, apesar de que já há registros de viagens turísticas feitas sobre duas rodas a partir de 1920.

Mas afinal, quais são os motivos que levam o moto-turista a se aventurar em viagens de todo tipo (desde um simples passeio de fim de semana até longas jornadas que podem durar anos e o levam a cruzar continentes inteiros), chegando-se a pôr a própria vida em risco em algumas ocasiões, mediante o uso da motocicleta? É a sensação de liberdade, de sentir o vento no rosto, a busca de aventuras e de novas experiências? É a paisagem? É quebrar com a rotina ou uma terapia para se reflexionar sobre a vida enquanto os quilômetros vão passando embaixo da moto?

Para tentar responder a essas perguntas, citaremos o caso de Guillermo Godoy², argentino naturalizado brasileiro, que já rodou mais de um milhão de quilômetros em motocicleta pelos cinco continentes, incluindo a Antártida (Pólo Sul) e países de clima muito frio, como a Noruega, quase no Pólo Norte. Além disso, Godoy é autor de quatro livros sobre

¹ Turismo de Moto. A História do Moto-Turismo. Disponível em <http://www.turismo-de-moto.com/a-historia-do-mototurismo/>.

² O perfil desse aventureiro pode ser encontrado no seu blog: <http://guillermogodoy.com.br/site/about/>.

o motociclismo de aventura (“Momentos da minha vida a bordo de uma CBR 1000³”, “Viajando pela Rota Transiberiana”, “Quase do Pólo sul ao Pólo norte em duas rodas”, e “Viajando pela Índia e Nepal”), nos quais relata as experiências das suas viagens sobre duas rodas. Segundo ele:

As belezas e maravilhas da natureza me mostraram o quanto somos pequenos dentro do nosso planeta. Posso te dizer com profunda convicção que meus sonhos de viagens e aventuras, de novos e coloridos horizontes, não param nunca... São eternos, me dão força e coragem para seguir em frente, sem preconceitos de credos e particularmente de idades. Mesmo sem viajar, a mente me leva com assombrosa facilidade, com sede insaciável de desbravar distantes e desconhecidos caminhos pelo mundo afora. Posso te dizer, também, com profunda convicção, que todos nós, independente da nossa idade, seremos eternamente jovens enquanto saibamos manter e cultivar com dignidade, uma mente jovem e sadia. São felizes aqueles que conseguem levar a prática, a realização dos seus sonhos tão anelados. O mundo sempre estará nas mãos daqueles que tiverem coragem de sonhar e correr o risco de viver seus sonhos. E para encerrar, quero mencionar o lema que meu amado pai me ensinou quando ainda pequeno e que sempre me acompanha: “Querer é poder⁴.”

Outro moto-turista e escritor brasileiro sobre o moto-turismo é Nelson Chardosim, conhecido como Chardô⁵. Autor de dois livros (“Machu Picchu – Uma aventura de moto à cidade sagrada dos Incas, cruzando os Andes e o Deserto do Atacama”, e “Ushuaia – Uma aventura de moto à Terra do Fogo, cruzando os Andes e a Carretera Austral”), segundo ele, ter viajado de moto até o Machu Pichu

Foi uma grande oportunidade de me encontrar e reorganizar internamente, a chance de me compreender melhor. Foi como ter viajado num território sagrado onde as montanhas são catedrais. Acho que encontrei o Caminho de Santiago na América do Sul, com um adicional, o deserto mais árido do mundo como parte desse caminho.

Esse autor é do tipo de motociclista que prefere viajar sozinho. Segundo ele, isso representa entrar em duas viagens: uma nas pistas e outra dentro de si, onde a cada quilômetro

³ Motocicleta fabricada pela Honda durante os anos de 1987 a 1999. Classificada como uma moto Sport-touring (ideais para viajar devido à capacidade de carga e à posição de pilotagem mais cômoda), vinha equipada com um motor de 4 cilindros e 16 válvulas que gerava aproximadamente 130 cavalos de potência.

⁴ Disponível em <http://www.mototuristas.com.br/mototurismo/turistas/>.

⁵ Disponível em <http://www.mototuristas.com.br/biblioteca/livros/>.

percorrido, descobre mais de si mesmo e passa a limpo os altos e baixos da vida. Tanto é assim, que Chardô não faz parte de nenhum tipo de moto-clubes⁶.

Por outro lado, infelizmente, nem todas as experiências de se viajar em motocicleta são agradáveis e enriquecedoras. Tal e como foi comentado, em certos momentos da viagem, o moto-turista coloca a sua própria vida em risco. Isso foi o que aconteceu com o próprio Guillermo Godoy. Em março de 2008, ele partiu sozinho para tentar realizar o seu sonho mais ousado: unir Florianópolis ao Polo Sul, para depois subir até o Polo Norte e de lá, voltar a Florianópolis. Uma aventura de 83.000 Km e um ano de duração. Após chegar ao Polo Sul, quando Godoy já estava subindo para o Polo Norte, na alta e gelada cordilheira no Peru, teve um seríssimo acidente. Não bastando isso, bandidos peruanos furtaram a sua moto, fato que significou o fim da viagem para esse aventureiro já de idade avançada. Sem dinheiro, sem sua moto e sem ninguém que lhe pudesse ajudar⁷, o sonho desse corajoso motociclista acabou assim, naquele instante⁸.

Chardô também já sofreu alguns contratemplos durante as suas viagens. Um exemplo disso foram os dois tombos que o escritor brasileiro levou durante o seu trajeto para Ushuaia, na Ruta 40, na Argentina, devido às fortes rajadas de vento, que o fizeram quase desistir da empreitada. Apesar dessas e outras dificuldades, o autor afirma que cada acontecimento serviu de aprendizado na sua vida⁹.

Sem desconsiderar a importância dos aspectos econômicos das atividades turísticas, destacamos a experiência turística do moto-turismo, tema do presente trabalho, no âmbito do desvelamento dos aspectos humanos¹⁰ e da re-ligação tribal na prática das viagens em

⁶ Disponível em http://www.diariodemotocicleta.com.br/blog_diario_de_motocicleta.asp?PK_BLOG=452.

⁷ Aqui entendemos que o autor do relato quis dramatizar a situação na qual se encontrava, pois certamente sempre há pessoas dispostas a ajudar a quem se encontra em meio de uma situação difícil e/ou que está sofrendo com algum tipo de problema.

⁸ Guillermo Godoy *op. Cit.*

⁹ Diário de motocicleta *op. Cit.*

¹⁰ Aqui citarei uma experiência que tive durante a realização de um passeio organizado pela Associação de Motociclistas do Distrito Federal (AMO-DF), no dia 21/03/2009. Saindo de Brasília, o destino era o famoso restaurante do Jerivá, localizado na BR-060, bem no meio do trajeto entre a Capital Federal e a cidade de Goiânia. Durante o percurso do passeio um dos motociclistas, ao passar por um “quebra-molas”, perdeu o controle da sua motocicleta e acabou colidindo em um caminhão que estava parado perto do local. Ao perceber o ocorrido, o enorme grupo de motociclistas (calculo que devíamos ser aproximadamente umas 60 pessoas) parou imediatamente para socorrer o companheiro acidentado, demonstrando que os motociclistas se ajudam entre eles, pelo menos quando se trata de um membro do grupo acidentado.

motocicleta. Nesse sentido, pretende-se realizar uma pesquisa sobre os aspectos humanos do Turismo, tendo como tema o estudo das características do moto-turismo no evento Motocapital de Brasília. Por se tratar do evento de motos mais importante da América Latina, consideramos que o local em estudo é adequado para a finalidade da pesquisa.

Nesse aspecto, o Turismo de Eventos tem elevada importância para uma cidade ou região, e para o país como um todo, sendo ainda um vasto campo a ser explorado. Estudos comprovam que o turismo incentiva o desenvolvimento socioeconômico local, contribuindo para a geração de empregos, rendas e criação de infra-estrutura que beneficia não só o turista, mas também a população da cidade. Por outro lado, nem todos os aspectos do Turismo de Eventos são positivos, já que também podem gerar impactos negativos, como por exemplo, poluição de vários tipos (sonora, ambiental, visual), conflitos sociais entre moradores locais e visitantes e/ou turistas, dentre outros. Dessa forma, o entendimento de como determinados eventos contribuem para o desenvolvimento turístico de uma cidade é necessário para esse crescimento, levando-se em consideração os impactos negativos e a sua minimização.

Esse é o caso do evento Motocapital, que reúne motociclistas e moto-clubes do Brasil e de outros países na Capital Federal. Criado em março de 2004 para substituir o Encontro Nacional do Dia do Motociclista em Brasília, que entraria em sua 4ª edição naquele ano, o evento reuniu 30 mil pessoas durante os cinco dias de duração, número que superou as expectativas dos organizadores.

Idealizado e organizado inicialmente por dois amigos motociclistas, o encontro tem crescido a cada ano desde a sua primeira edição. Tanto é assim que devido ao crescimento de público e à necessidade de uma infra-estrutura maior e mais organizada, o local do evento passou da Orla do lago Paranoá para o Parque de Exposições da Granja do Torto a partir da VI edição, em 2009.

A pesquisa traz, também, o perfil de moto-turistas que tenham usado unicamente a motocicleta como meio de transporte para se deslocarem até o Motocapital, e que não sejam residentes do Distrito Federal. Além disso, foram identificadas as suas motivações, experiências e características que motivem as suas viagens de moto, assim como possíveis aspectos humanos que se desvelem (solidariedade, respeito, amizade, etc), e a possibilidade de transformações pessoais a partir da experiência do moto-turismo.

QUESTÕES DE PESQUISA

Como questões norteadoras da pesquisa sobre o moto-turismo no Brasil, e mais especificamente sobre caso do Evento Motocapital de Brasília, foram formuladas as seguintes indagações:

- Quais são as características do moto-turismo encontradas no Motocapital?
- O evento Motocapital de Brasília se caracteriza como um espaço simbólico e de re-ligação tribal de motociclistas?
- Qual é a participação das mulheres no Moto-Turismo? E quais são os seus perfis?
- Quais são as motivações e características dos moto-turistas?
- Por que usar a motocicleta como meio de transporte?

OBJETIVOS

Geral

- Contribuir para os estudos dos aspectos humanos do Moto-Turismo, no âmbito do Motocapital, encontro de motociclistas realizado anualmente em Brasília (DF).

Específicos:

- Identificar as características do moto-turismo encontradas no evento Motocapital.
- Diagnosticar se o evento Motocapital de Brasília se caracteriza como um espaço simbólico e de re-ligação tribal de motociclistas.
- Identificar a participação das mulheres no Moto-Turismo e os seus perfis.
- Identificar as características tribais no evento em estudo.
- Conhecer as dinâmicas sociais de gênero e idade dentro do perfil dos moto-turistas que participam do Motocapital.
- Identificar as motivações e características dos moto-turistas.
- Identificar as características das suas viagens, usando a motocicleta como meio de transporte.

Com a finalidade de atingir os objetivos propostos nesta pesquisa, a dissertação está estruturada em seis capítulos, além da introdução, justificativa, questões de pesquisa, objetivos, considerações finais, apêndices A e B, anexo, e uma lista de bibliografia consultada e citada no decorrer do trabalho.

No capítulo I estão apresentados, analisados e descritos os conceitos adotados no decorrer do trabalho, e que sustentam as reflexões que conduzem a pesquisa. O respaldo teórico ampara-se em estudiosos/as que trabalham conceitos tais como: Pesquisa Qualitativa (Angrosino), Estudo de Caso (Bruyne, Dencker, Gil e Yin), a Sociologia Compreensiva (Weber), a Visão Humanista do Turismo (Moesch, Haulot), o Turismo de Eventos (Netto e Ansarah, o Ministério do Turismo do Brasil), a Cultura (Bauman, Geertz), a Identidade (Mill, Tomaz Tadeu da Silva), o Tribalismo (Mafessoli, Ribeiro e Fuzeto), Gênero e Feminismo (Araújo, Nash e Tavera, Senkevics, Scott).

O capítulo II trata da pesquisa qualitativa, do estudo de caso, das técnicas e instrumentos utilizados na metodologia do trabalho.

O capítulo III é dedicado ao moto-turismo, as principais rotas do moto-turismo, incluindo a Rota 66, nos Estados Unidos, a Rota 40, na Argentina, a Carretera Austral, no Chile, e a BR-101, no Brasil. Também foram descritos os principais eventos do moto-turismo (o Sturgys Motorcycle Rally, o Daytona Bike Week, ambos nos Estados Unidos, e a MotoGP e o Mundial de Superbikes).

No capítulo IV versou-se sobre Feminismo e Gênero, detalhando-se sobre o motociclismo e gênero, e grupos motociclistas femininos (As Bikerni da Índia, As MotorMaids Inc. dos Estados Unidos, e As Vulcanas de Brasília).

O capítulo V trata sobre o Evento Motocapital de Brasília, objeto de estudo da presente dissertação.

O capítulo VI é a análise dos resultados da pesquisa (análise das entrevistas, o perfil do moto-turista e o perfil das mulheres que participam do Motocapital).

As considerações finais são as reflexões e conclusões obtidas no decorrer do trabalho. As referências bibliográficas mostram os trabalhos dos estudiosos/as utilizados na pesquisa.

Finalmente, os apêndices A e B mostram os roteiros de entrevistas utilizados para a obtenção da coleta de dados da dissertação.

JUSTIFICATIVA

O referido estudo partiu de nossas motivações pessoais. Instigado pelo meu pai, que sempre gostou do mundo do motociclismo, comecei a andar de moto aos 16 anos de idade, momento em que meu irmão e eu ganhamos a nossa primeira motocicleta. A partir desse momento a minha paixão pelos encontros, passeios e viagens de moto foi aumentando, até que um dia tive o prazer de participar de uma das edições do Motocapital. Ano após ano o evento não parava de crescer em número de participantes, tornando-se um atrativo turístico cada vez mais importante para a cidade de Brasília. Ao perceber isso, juntamente com o fato de que o moto-turismo é um tema pouco divulgado no âmbito acadêmico, decidi dedicar a presente dissertação de mestrado a este assunto.

A contribuição para o estudo do moto-turismo adquire especial relevância quando nos damos conta de que no Brasil se encontra um dos principais destinos desse fenômeno no mundo: o evento Motocapital de Brasília, que como já foi comentado, é o maior evento de motociclismo da América Latina, e o terceiro mais importante do mundo. Segundo os seus organizadores¹¹, na sua edição de 2014 (XI), bateu-se o recorde de público. Em cinco dias de evento, 454 mil pessoas passaram pelas instalações da Granja do Torto (a expectativa inicial de público era de 400 mil pessoas), sede atual do encontro, contra 396 mil pessoas em 2013.

Além disso, o encontro reuniu 1500 moto-clubes de diferentes regiões e de outros países como Argentina, Uruguai, Venezuela, Irlanda, Chile, Colômbia e Estados Unidos. A estimativa é de que 115 mil motocicletas tenham circulado dentro do recinto do Motocapital, que ocupa 150 mil metros quadrados. O evento contou com 22 atrações musicais, 114 expositores e shows de luta livre e globo da morte¹². No total foram gerados 180 empregos diretos e 1300 indiretos, e 150 jornalistas participaram da cobertura de imprensa. O tradicional passeio motociclístico, realizado no penúltimo dia do evento, reuniu 18 mil motos, contra 15 mil na edição de 2013.

Por outro lado, na edição de 2015¹³, voltou-se a bater o recorde de público, chegando a 500 mil participantes, segundo a Polícia Militar de Brasília e Marco Portinho, organizador do

¹¹ Os dados da XI edição (2014) estão disponíveis no *site* oficial do evento: <http://www.brasiliamotocapital.com.br/modelo>.

¹² Espécie de jaula em forma de esfera de aço dentro da qual vários motoqueiros andam nas suas motocicletas. São muito populares nos circos.

¹³ Além de ter tido um público de 500 mil participantes, o evento também contou com mais de 150 estandes de produtos motociclísticos, lava-motos e concessionárias.

evento. Assim, o evento mudará de nome a partir da edição de 2016, passando-se a chamar Brasília Motor Capital Week¹⁴. Além disso, a sua duração passará de quatro para dez dias. Com isso, o evento vai adquirir o *status* de “*Bike Week*”, a exemplo da concentração de Daytona, nos Estados Unidos.

No contexto internacional, o Brasil ocupou a 10ª posição do ranking da ICCA¹⁵ (International Congress and Convention Association) no ano 2014¹⁶, com um total de 291 eventos internacionais realizados, perdendo três posições desde o ano 2009, quando tinha conquistado a 7ª posição¹⁷. Apesar disso, o Setor de Eventos e Turismo Brasileiro teve um faturamento de R\$652 bilhões e geração de 15,6 milhões de empregos, representando 13,56% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional¹⁸. Somente o Setor de Eventos brasileiro teve um faturamento de R\$209,2 bilhões, geração de 7,5 milhões de empregos e 590.000 eventos realizados em 7.590 espaços para eventos espalhados por todo o país.

Sendo assim, esses números são bastante significativos, já que demonstram a importância do setor de eventos e turismo como um nicho de mercado capaz de gerar muita renda e empregos, contribuindo para o crescimento econômico do país.

Portanto, devido à importância do Setor de Eventos e Turismo, e ao porte do evento, o Motocapital merece ser avaliado¹⁹ não apenas como uma possível atração que contribua para o desenvolvimento da atividade turística de Brasília, mas também como um possível lugar de re-ligação tribal para o moto-turista, pois a cada ano o encontro vem crescendo em número de participantes.

Por outro lado, além de se caracterizar como uma Feira ou Exposição (exposição de estandes, ampla área de utilização, curta duração), o evento também tem rasgos em comum

¹⁴<http://www.brasiliamotocapital.com.br/modelo/index.php/de-motocapital-a-capital-moto-week/>

¹⁵ Também conhecida como Associação Internacional de Congresso e Convenções (em português), órgão de referência mundial sobre indicadores do Turismo de Eventos.

¹⁶ Os dados da ICCA são divulgados somente no mês de maio de cada ano. Por esse motivo, citaremos os dados do ano 2014.

¹⁷ Disponível em <http://www.revistaeventos.com.br/Políticas-do-Turismo/Ranking-ICCA:-Brasil-caiu-mais-uma-posicao.>

¹⁸ Disponível em [http://www.revistaeventos.com.br/Forum-Eventos/O-Setor-de-Eventos-Turismo-fatura-R\\$652-bilhoes-e-gera-15-6-milhoes-de-empregos](http://www.revistaeventos.com.br/Forum-Eventos/O-Setor-de-Eventos-Turismo-fatura-R$652-bilhoes-e-gera-15-6-milhoes-de-empregos)

¹⁹ A importância dada ao Motocapital pela mídia pode ser avaliada nas seguintes reportagens das redes Globo e Record: <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2015/07/milhares-de-motociclistas-se-reunem-em-brasilia-para-evento.html>; e <http://noticias.r7.com/distrito-federal/df-record/videos/400-mil-devem-visitar-o-brasilia-motocapital-17102015>

com os shows de bandas de música que tocam ao vivo, como por exemplo, a montagem de um palco para tal fim. O evento, além de oferecer diferentes atividades de lazer para os seus participantes (jogos, passeio de moto por Brasília, música ao vivo, entre outros), também oferece serviços de venda de alimentos e bebidas, ampla área para acampar com segurança, banheiro e chuveiro quente, exposição de estandes de empresas do Distrito Federal e de outros estados do Brasil com todo tipo de produtos relacionados com o mundo das motocicletas (acessórios para as motos e os pilotos, adesivos, roupa), lava-motos e concessionárias com as últimas novidades do mercado.

Além disso, queremos ressaltar a importância das mulheres motociclistas, que apesar de ser uma minoria, dados recentes²⁰ do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) mostram que nos últimos cinco anos o número de mulheres com habilitação para pilotar uma moto no Brasil aumentou 44,5%, e esse número não para de crescer. Ao redor do mundo o número de associações e clubes exclusivamente femininos também tem aumentado. Um exemplo disso foi a criação do clube de mulheres motociclistas do Marrocos, em 2011, considerado a primeira e única associação de mulheres motociclistas no mundo árabe.

Outro aspecto que mostra a importância das mulheres motociclistas é o fato de que por segundo ano consecutivo o Motocapital ofereceu o espaço mulher. Segundo a sua organizadora, o número de mulheres que vêm participando do evento, tanto garupadas como pilotos têm aumentando ano após ano. Devido ao sucesso que o espaço alcançou na edição de 2014, para 2015 houve uma ampliação do mesmo, com lojas de boutique, cursos de segurança e de maquiagem, além do sorteio de uma motocicleta.

Ressaltando a importância dos aspectos humanos do Turismo, o belga Arthur Haulot²¹ sustenta que o Turismo não é mais um produto dirigido a uma massa de consumidores cujas preferências estão determinadas pela publicidade. É uma atividade fundamental do homem em sociedade, que implica no descobrimento de sua riqueza multifacética e no reconhecimento de seu autêntico valor.

Segundo Haulot, durante muito tempo, o turismo foi considerado como algo fútil. Depois, foi tratado com muita seriedade. Os doutores em turismo moderno ficaram fascinados pela infra-estrutura econômica das viagens, com estatísticas de estrangeiros, cifras de rendimento de hotéis, capacidade de alojamento, rentabilidade das vias de comunicação. Ou

²⁰Reportagem do SBT exibida no dia 15/03/2016: <http://www.sbt.com.br/sbtvideos/programa/26/SBT-Brasil/categoria/1787/d1479fe49bf6eccd0b86e4ae744b88f0/Cresce-o-numero-de-mulheres-com-habilitacao-para-motos.html>

²¹Haulot, Arthur. Turismo social. Editorial Trillas, 1991.

seja, eles vêem no turismo um campo da contabilidade pública, um feito econômico uma constante de intercâmbios internacionais.

[...] No obstante, quizá sería bueno recordar que el turismo-sea cual fuere la evolución que ha sufrido desde la época en que Cook imaginaba el primer viaje colectivo guiado-continúa siendo esencialmente función de la fantasía humana, del gusto del hombre por lo desconocido, de su entusiasmo pueril por las imágenes y por lo maravilloso (HAULOT, 1991, p. 12).

Nesse aspecto, Moesch (2002, p. 13) afirma que o turismo é um fenômeno que avança para além das questões comerciais e econômicas, e que, “na realidade, no turismo, o epicentro do fenômeno é de caráter humano”. Para a autora, a visão economicista do Turismo desconsidera a sua interdisciplinaridade e tratamento epistemológicos, fundamentais para a sua análise, já que o Turismo é um fenômeno complexo, marcadamente multi-setorial em sua produção e interdisciplinar na sua teoria.

Portanto, consideramos que o estudo do moto-turismo é importante, já que o Brasil, além de ser o país da América Latina com mais eventos internacionais realizados (291) no ano de 2014²², conta com o evento motociclístico internacional mais importante do continente. Ressaltamos a contribuição que a pesquisa pretendida poderá aportar ao estudo em questão, tema com poucas referências bibliográficas e estudos acadêmicos.

²² Portal Eventos. *op. Cit.*

1. REFERENCIAL TEÓRICO

1.1 A Visão Humanista do Turismo

O Turismo não pode ser visto apenas pela perspectiva econômica. Os fatores e dados econômicos certamente são importantes para a economia de qualquer país ou região, mas não são os únicos fatores constitutivos do fenômeno turístico.

Segundo Moesch (2004), para os teóricos humanistas, o lazer e o Turismo são um conjunto de doutrinas e ideologias. Suas atividades são manifestações da personalidade humana, onde valores como o da verdade, criatividade e liberdade do indivíduo são manifestos. Além disso, muitos desses teóricos sustentam que as atividades de lazer são propagadoras da paz, já que propiciam o diálogo e o respeito entre os povos.

O belga Arthur Haulot sustenta que o Turismo não é mais um produto dirigido a uma massa de consumidores cujas preferências estão determinadas pela publicidade. É uma atividade fundamental da humanidade em sociedade, que implica no descobrimento de sua riqueza multifacética e no reconhecimento de seu autêntico valor. Segundo Hiernaux&Rodríguez,

Este texto nos exige superar la concepción del turismo como venta de un producto “normalizado” y “estandarizado”, dirigido a la publicidad engañosa de quienes se encargan de ofrecerlo. Para Haulot el turismo implica un acto de fe, el reconocimiento de su riqueza multifacética y la búsqueda de su auténtico valor para el desarrollo integral de la sociedad y del ser humano (Hiernaux&Rodríguez, in HAULOT, 1991, pg. 7).

Para Moesch (2002, p. 13), a diversidade dos tipos de estudo efetuados sobre a atividade turística demonstra a interdisciplinaridade do seu objeto. Porém, os saberes sobre o turismo, além de serem fragmentados, são reduzidos às suas informações e sistemáticas sobre o seu setor produtivo. A interdisciplinaridade existente nas pesquisas do Turismo como fenômeno social, cultural, comunicacional, econômico, avança as fronteiras de uma disciplina de um único campo do saber. Para a autora, o Turismo é um fenômeno multi-setorial em sua produção e interdisciplinar em sua teoria.

Como fenômeno complexo, o fenômeno turístico vai muito além dos aspectos econômicos. Abrange conhecimentos de áreas e disciplinas bem variadas, como por exemplo, a Sociologia, a Antropologia, a Estatística, a Economia, a História, a Geografia, dentre outras.

Pretendendo-se estudar a experiência do Moto-turismo a partir de um caso específico (o evento Motocapital de Brasília), consideramos que os fatores humanos são fundamentais para identificar o perfil dos/as moto-turistas, as características das suas viagens, motivações e o comportamento solidário que muitas vezes se desenvolve entre essas pessoas.

Assim, destacamos a importância dos aspectos humanos dentro dos estudos e atividades turísticas. Aspectos estes que muitas vezes são pouco valorizados em função da priorização dos aspectos econômicos.

1.2 O Turismo de Eventos

O mercado turístico é muito diversificado, nos dias de hoje, e não para de crescer. A cada dia surgem novos nichos de mercado, em função das experiências que as pessoas procuram, as dinâmicas sociais ou as novas tecnologias. Nesse aspecto, a segmentação das atividades turísticas apresenta-se “como uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado” (BRASIL, Ministério do Turismo. *Marcos Conceituais do Turismo*, [201-?], p. 3).

A segmentação pode ser estabelecida em função da oferta ou da demanda. No primeiro caso, “a segmentação define tipos de turismo cuja identidade pode ser conferida pela existência, em um território, de atividades ou tradições típicas, aspectos históricos, geográficos, etc., únicos, e determinados tipos de serviços ou infra-estruturas” (BRASIL, Ministério do Turismo. *Marcos Conceituais do Turismo*, [201-?], p. 3).

Já com enfoque na demanda,

a segmentação é definida pela identificação de certos grupos de consumidores caracterizados a partir das suas especificidades em relação a alguns fatores que determinam suas decisões, preferências e motivações, ou seja, a partir das características e das variáveis da demanda (BRASIL, Ministério do Turismo. *Marcos Conceituais do Turismo*, [201-?], p. 3).

Atualmente o Turismo de Eventos é uma atividade de grande importância para regiões e países do mundo todo. Não é um incentivo apenas para a geração de renda, emprego, melhorias de infra-estruturas, mas também para o desenvolvimento sociocultural, pois os eventos “fazem parte do cotidiano das pessoas em geral, ampliando a sua vida social e pública, especialmente daquelas que procuram por uma experimentação conjunta de emoções das mais variadas formas” (CANTON, in: NETTO e ANSARAH, 2009, p.197).

Segundo essa autora, turismo de eventos e turismo de negócios são classificados erroneamente com a denominação de turismo de eventos. No seu entendimento,

O turismo de eventos é um tipo genérico de turismo, que engloba diversos tipos de turismo, como turismo cultural, turismo científico, turismo de negócios, turismo de esportes, turismo gastronômico, turismo GLS, ou seja, um tipo de turismo decorrente de um tipo de evento. [...] Está dividido em tantos tipos de turismo quanto a natureza e categoria dos eventos que os provoca. Este tipo de turismo diferencia-se pela atividade predominantemente realizada (CANTON, in: NETTO e ANSARAH, 2009, p.200).

Portanto, nesta concepção é o tipo de evento que vai denominar o nicho de mercado turístico ao qual pertence. No caso do Evento Motocapital de Brasília, insere-se na segmentação Turismo de Eventos e o tipo de turismo predominante realizado é o mototurismo.

Uma das características dignas de ser mencionada do turismo de eventos, além das melhorias econômicas e sociais, é o combate à sazonalidade, buscando-se contornar os efeitos da alta e baixa temporada, e procurando-se o equilíbrio da demanda ao longo do ano. O Motocapital é realizado na última semana de junho de cada ano, época em que a cidade de Brasília fica vazia devido às férias e ao recesso parlamentar. Ou seja, o evento atrai pessoas para a capital federal, ajudando a combater os efeitos da sazonalidade da atividade turística de Brasília.

Além de ser uma solução ideal à redução da sazonalidade dos destinos turísticos e não tão turísticos, Canton afirma que o turismo de eventos possui outras características:

Ampliar o consumo e, em conseqüência, o rendimento no núcleo receptor; quase sempre, o participante de eventos aproveita a viagem para passeios e compras, gastando mais que o turista comum. Tende, também, a prolongar sua permanência no núcleo para além dos dias de duração dos eventos para programações extras;
Permitir a estabilidade dos níveis de emprego do setor turístico-somente a estabilidade nessa área consegue estimular a formação e o aperfeiçoamento de pessoal especializado e, ao mesmo tempo, criar condições para a fixação dessa mão-de-obra especializada no setor;
Promover indiretamente a região receptora, por meio da divulgação realizada para cada evento antes, durante e depois do acontecimento (CANTON, in: NETTO e ANSARAH, 2009, p.198).

Segundo as considerações dos autores acima mencionados, e de acordo com a nossa pesquisa, constata-se que o Evento Motocapital em Brasília promove indiretamente a região

receptora, por meio da divulgação realizada para cada evento antes, durante e depois do acontecimento.

O Ministério do Turismo, porém, aborda as temáticas “negócios” e “eventos” juntas, “a partir do cruzamento da natureza desses encontros, com seus objetivos e interesses, de um perfil de demanda requerendo, com as mesmas exigências, estruturas em comum” (BRASIL, Ministério do Turismo. *Turismo de Negócios&Eventos: Orientações Básicas*. Brasília: Ministério do Turismo, 2010, p. 14). Segundo o ministério, o turista que realiza ambas temáticas, à diferença do de lazer, não escolhe a sua destinação por si só, pois dependerá da escolha da instituição ou destino que sediarão o evento.

Assim, embora as diferenças entre negócios e eventos sejam mínimas, as práticas e ocorrências específicas de cada caso devem ser analisadas. Diante da abrangência que ambas temáticas podem abarcar, o Ministério do Turismo estabeleceu a seguinte definição: “Turismo de Negócios & Eventos compreende o conjunto de atividades turísticas decorrentes dos encontros de interesse profissional, associativo, institucional, de caráter comercial, promocional, técnico, científico e social” (BRASIL, Ministério do Turismo. *Turismo de Negócios&Eventos: Orientações Básicas*. Brasília: Ministério do Turismo, 2010, p. 15).

O Turismo de Negócios e Eventos possui uma série de características próprias:

Oportunidade de equacionamento de períodos sazonais, proporcionando equilíbrio na relação entre oferta e demanda durante o ano, pois independe de condições climáticas e períodos de férias escolares;

Alta rentabilidade, uma vez que o turista desse segmento, em relação ao turista de lazer, apresenta maior gasto médio. Além disso, o turista que participa de um evento em determinado destino que ainda não conhecia, costuma retornar outras vezes com o intuito de lazer e, normalmente, com mais tempo, o que propicia maior permanência no destino;

Possibilidade de interiorização da atividade turística, pois podem ser realizados em cidades menores, desde que apresentem as condições e estruturas necessárias para a realização de negócios ou eventos;

Uso de infra-estrutura e serviços de elevado padrão de qualidade, de modo a valorizar o profissionalismo, requerendo serviços dinâmicos;

A demanda não reduz significativamente em momentos de crise econômica;

Aumento da arrecadação de impostos, pois normalmente o turista de Negócios & Eventos necessita da emissão de notas fiscais para comprovação de despesas à empresa ou instituição à qual pertence;

Contribuição para o crescimento dos negócios locais por conta do intercâmbio comercial e empresarial, no qual se estabelecem contatos diretos entre fabricantes e consumidores;

Desenvolvimento científico e tecnológico devido à participação de profissionais especializados e equipamentos de última geração;

Disseminação de novas técnicas e conhecimentos definidos nos encontros nos destinos-sedes e que ficam como legados às comunidades locais;

Motivação ocasionada principalmente pelo interesse no evento, podendo ou não estar aliada à atratividade do destino;

Regeneração de áreas urbanas, como áreas portuárias e outras desestruturadas ou não priorizadas na cidade, podendo constituir-se muitas vezes em oportunidades de investimentos (BRASIL, Ministério do Turismo. *Turismo de Negócios&Eventos: Orientações Básicas*. Brasília: Ministério do Turismo, 2010, p. 16 - 17)

No ano 2014, o Brasil foi o 28º país do mundo mais competitivo em turismo²³(o setor responde por exportações globais da ordem de U\$1,4 trilhão, e a receita global de Eventos & Congressos montam a U\$1 trilhão)²⁴, de acordo com um relatório bianual do Fórum Econômico Mundial. O país é o primeiro da América Latina, seguido pelo México, que ocupa a posição de número 30.

Segundo esse relatório, a Copa do Mundo de Futebol de 2014, e os próximos Jogos Olímpicos de 2016, no Rio de Janeiro, significaram investimentos consideráveis para o país, especialmente nas áreas de infra-estrutura e conectividade (a nação brasileira conseguiu atingir a 41ª posição em infra-estrutura aeroportuária, e a 3ª em número de estádios de esporte, além de estar no “top 10” de encontros de associações internacionais). Juntando-se a isso a grande biodiversidade e recursos naturais que o Brasil possui, o país subiu 23 posições no *ranking* de competitividade em turismo.

Apesar dessa grande melhoria, a competitividade do setor turístico brasileiro ainda deve melhorar muito. É verdade que nos quesitos “recursos naturais e culturais” o Brasil é um dos líderes mundiais, mas infelizmente também é um dos últimos da lista em Eficácia do marketing para atrair turistas, Qualidade da infra-estrutura do transporte aéreo, Qualidade das

²³Disponível em <http://www.revistaeventos.com.br/Eventos/7-maior-industria-de-turismo-do-mundo-o-Brasil-cresce-23-posicoes-no-ranking-das-nacoes-mais-competitivas/36206>.

²⁴ [http://www.revistaeventos.com.br/Forum-Eventos/O-Setor-de-Eventos-Turismo-fatura-R\\$652-bilhoes-e-gera-15-6-milhoes-de-empregos](http://www.revistaeventos.com.br/Forum-Eventos/O-Setor-de-Eventos-Turismo-fatura-R$652-bilhoes-e-gera-15-6-milhoes-de-empregos).

rodovias, Número de dias para iniciar um negócio, dentre outros, segundo o relatório do Fórum Econômico²⁵.

Além disso, o governo brasileiro não dá muita prioridade ao Turismo (119º de um total de 140 países analisados). As dificuldades em obtenção de vistos (102º) e a falta de segurança, que ainda é um problema muito sério que afeta de forma direta o bom funcionamento da atividade turística do Brasil, dentre outros, são responsáveis pelo estancamento do número de turistas estrangeiros que visitam o país anualmente, apesar dos investimentos realizados pela iniciativa privada, com a multiplicação de meios de hospedagem e centros de convenções, segundo artigo de 11/04/2015, do Portal Eventos²⁶.

Por outro lado, como já foi comentado na justificativa deste trabalho, no ano 2014 o Brasil ocupou a 10ª posição do *ranking* da ICCA, com um total de 291 eventos internacionais (conforme a tabela na Figura 1), tornando-se o primeiro país da América Latina nesse quesito, sendo seguido de longe pela Argentina, que ocupa o 18º lugar do *ranking*, com um total de 191 eventos internacionais. Os três países que lideram o *ranking* são os Estados Unidos, a Alemanha e a Espanha, com 831, 659 e 578 eventos internacionais, respectivamente.

Quanto às cidades que receberam mais eventos internacionais (Figura 2), o *ranking* da ICCA é liderado por Paris, Viena e Madri, com 214, 202 e 200 eventos internacionais no ano de 2014, respectivamente. Nesse aspecto, a cidade brasileira que mais se destaca²⁷ é São Paulo (Figura 3), que ultrapassou o Rio de Janeiro, ocupando a 34ª posição, com 66 eventos. Seguidamente aparece a capital carioca, ocupando a 35ª posição, com 64 eventos. A terceira cidade brasileira do *ranking* é Brasília, empatada com Foz do Iguaçu, com 16 eventos (152ª a nível mundial).

²⁵ Portal Eventos. *op. Cit.*

²⁶ Disponível em: <http://www.revistaeventos.com.br/Políticas-do-Turismo/Ranking-ICCA:-Brasil-caiu-mais-uma-posicao>.

²⁷ Os dados das cidades brasileiras estão disponíveis em <http://www.revistaeventos.com.br/Artigo/Sao-Paulo-ultrapassa-Rio-de-Janeiro-no-ranking-da-ICCA>

ICCA country & city rankings 2014

reprodução ICCA

U.S.A and Paris remain the **number 1** country and city on the ICCA worldwide country and city rankings 2014*

Rank	Country	#Meetings
1	U.S.A	831
2	Germany	659
3	Spain	578
4	United Kingdom	543 ↑ *
5	France	533 ↓
6	Italy	452
7	Japan	337
8	China- P.R.	332
9	Netherlands	307 ↑
10	Brazil	291 ↓
11	Austria	287 ↑
12	Canada	265 ↓
13	Australia	260 ↑
14	Sweden	238 ↑
15	Portugal	229 ↓
16	Switzerland	226 ↑
17	Republic of Korea	222 ↓
18	Argentina	191 ↓
19	Turkey	190 ↓
20	Belgium	187 ↓



* indicates the rise or drop in the 2014 ranking compared to 2013

Brasil caiu mais uma posição no Ranking ICCA

Figura 1 - Ranking da ICCA dos países que receberam mais eventos internacionais no ano de 2014.
Fonte: http://www.revistaeventos.com.br/img.php?id_imagem=43155. Acesso: maio de 2015.

Rank	City	#Meetings
1	Paris	214
2	Vienna	202 ↑ *
3	Madrid	200 ↓
4	Berlin	193 ↑
5	Barcelona	182 ↓
6	London	166 ↑
7	Singapore	142 ↓
8	Amsterdam	133 ↑
9	Istanbul	130 ↓
10	Prague	118 ↑
11	Brussels	112
12	Lisbon	109 ↓
13	Copenhagen	105 ↑
14	Beijing	104 ↑
15	Seoul	99 ↓
16	Hong Kong	98 ↑
17	Budapest	97
	Rome	97 ↑
19	Stockholm	95 ↑
20	Taipei	92 ↑

* indicates the rise or drop in the 2014 ranking compared to 2013

Figura 2 - Ranking da ICCA das cidades que receberam mais eventos internacionais no ano de 2014.
Fonte: http://static.hosteltur.com.br/web/uploads/2015/05/icca-ranking-cidades2015_1_1.jpg. Acesso: maio de 2015.

RANKING CIDADES BRASILEIRAS			
Brasil	Mundo	Cidade	Eventos
1	34	São Paulo	66
2	35	Rio de Janeiro	64
3	152	Brasília	16
3	152	Foz do Iguaçu	16
5	176	Salvador	14
6	208	Fortaleza	11
7	208	Natal	11
8	240	Florianópolis	9
8	240	Porto Alegre	9
10	318	Recife	6

Figura 3 - Ranking da ICCA das cidades brasileiras que receberam eventos internacionais no ano 2014.
Fonte: http://www.revistaeventos.com.br/img.php?id_imagem=43180. Acesso: maio de 2015.

Embora o Brasil ocupe a décima posição no *ranking* por países, como mencionado, as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, que são as duas principais capitais brasileiras em eventos internacionais (responsáveis por 22% dos eventos no Brasil), e que já tinham sido ultrapassadas por Buenos Aires, também foram ultrapassadas por Santiago de Chile. Além disso, Lima empatou com o Rio de Janeiro.

Apesar da leve piora nas estatísticas de 2014, e tal e como já foi comentado, o Setor de Eventos e Turismo Brasileiro teve um faturamento de R\$652 bilhões e geração de 15,6 milhões de empregos, representando 13,56% do PIB nacional. Somente o Setor de Eventos brasileiro teve um faturamento de R\$209,2 bilhões, geração de 7,5 milhões de empregos e 590.000 eventos realizados em 7.590 espaços para eventos espalhados por todo o país. Sem dúvida alguma, são dados relevantes que mostram o potencial econômico do setor no Brasil, segundo o mesmo artigo (vide nota de rodapé número 24).

No caso do Motocapital, na edição de 2014 (vide nota de rodapé número 11), foram gerados 180 empregos diretos e 1300 indiretos, e 150 jornalistas participaram da cobertura de imprensa. O evento contou com 22 atrações musicais, 114 expositores e shows musicais. Na edição de 2015, bateu-se o recorde de público mais uma vez, chegando a 500 mil participantes, segundo os organizadores do evento (vide nota de rodapé número 14). Calcula-se que a renda gerada pelo evento gire em torno de R\$ 120,00 milhões. São dados que mostram a sua importância econômica para a localidade que sedia o encontro, neste caso, Brasília.

Além disso, o encontro ajuda a minimizar os efeitos da sazonalidade (ver capítulo 5 da presente dissertação) na atividade turística de Brasília, atraindo pessoas para a cidade em uma época na qual a mesma fica vazia devido ao recesso parlamentar. Por outro lado, a geração de lixo e a sua reciclagem é talvez o maior problema do Motocapital, conforme o capítulo mencionado.

1.3 A Cultura

O termo cultura é um conceito bem abrangente. Bauman (2012) afirma que se trata de um conceito bem ambíguo, e as suas significações variam de intelectual para intelectual, dependendo do estabelecimento da identidade ou da diversidade de conceitos. Segundo ele, antropólogos britânicos e americanos,

Embora impulsionados pela mesma ânsia incontrolável de “registrar” modos estranhos de vida em via de extinção, eles enfrentaram duas “situações bem distintas. Como W.J.M. Mackenzie assinalou, “os americanos tinham de trabalhar sobretudo com línguas, artefatos, indivíduos sobreviventes; os britânicos podiam ficar sentados observando com calma – em meio a sistemas sociais na superfície intocados pelo governo britânico”. Por força de seu procedimento próprio (embora não escolhido de forma voluntária), o que eles extraíram oralmente dos sobreviventes isolados da debacle parecia aos americanos uma rede de “deuses” mentais. Chamaram o que viram (ou o que imaginaram ter visto) de “cultura”. Ao mesmo tempo, seus correlatos britânicos – já que as informações orais que obtiveram pareciam ter sustentação na realidade das comunidades vivas – se inclinavam a organizar dados basicamente similares numa rede de “és”, e deram-lhe o nome de “estrutura social”.

Em última análise, os dois lados estavam atrás da mesma coisa: em que medida e em que sentido o comportamento do povo X difere do comportamento dos povos Y e Z. Mais que isso: os dois lados de fato perceberam que, para alcançar esse objetivo, deveriam descobrir e/ou reconstruir padrões reproduzíveis de comportamento humano em que as comunidades diferissem entre si. Ambos os lados, portanto, buscavam o mesmo objetivo em que as comunidades diferissem entre si (BAUMAN, 2012, p. 57-58).

Assim que esses antropólogos britânicos e americanos aceitaram as legitimidades de ambas as abordagens, “chegaram à crença de que se pode lidar com “relações sociais, *em vez de cultura*”, continuou a principal, se não a única, relíquia dessas controvérsias que, de outro modo, teria sido esquecida” (BAUMAN, 2012, p. 58). Para o autor, este é um exemplo de

como a aceitação, por um lado, e a rejeição, por outro, de diferentes linhas de pensamento sobre um mesmo conceito, “pode levar ambos os lados a exagerar as peculiaridades conceituais que porventura os separem, sejam elas quais forem” (BAUMAN, 2012, p. 58). Como resultado desse processo, conceitua-se, dá-se significado de forma equivocada a um determinado termo; neste caso, sobre o conceito de cultura.

Sintomático dessa tendência é o fato de que a maioria dos intelectuais que tentam colocar alguma ordem no vasto espectro de contextos em que o termo “cultura” aparece costuma abordar sua tarefa como, em primeira instância, a necessidade de “classificar as definições aceitas”. Na maioria dos casos, presume-se de maneira tácita, quando não explícita, a superposição (se não a identidade) de campos semânticos. O que supostamente se deixa para conciliar são as preocupações divergentes de escolas ou autores com um ou outro aspecto do campo (BAUMAN, 2012, p. 58).

Devido às circunstâncias históricas, o conceito de cultura foi submetido a três definições diferentes, ou, segundo Bauman, *univers du discours*:

A) A Cultura como conceito hierárquico: aqui o autor critica o profundo arraigamento do termo cultura na “camada comum pré-científica” da mentalidade ocidental, bem conhecida por todo mundo, mas usada de forma irreflexiva, ou seja, sem se refletir direito sobre o significado do conceito. Bauman cita vários pressupostos para explicar a noção de cultura como conceito hierárquico: a) A cultura é parte separável do ser humano, independentemente de ser herdada ou adquirida: “ela partilha com a personalidade a qualidade singular de ser ao mesmo tempo a “essência” definidora e a “característica existencial” descritiva da criatura humana (BAUMAN, 2012, p. 62); b) As qualidades de um ser humano podem ser moldadas e adaptadas, mas também podem ser abandonadas, tornando-o um ser selvagem; c) A noção hierárquica de cultura é saturada de valor, ou seja, dificilmente este conceito, quando colocado como conceito hierárquico, pode ser usado no plural. Aqui existe uma natureza ideal do ser humano, “e a cultura significa o esforço consciente, fervoroso e prolongado para atingir esse ideal, para alinhar o processo de vida concreto com o potencial mais elevado da vocação humana” (BAUMAN, 2012, p.64).

B) A Cultura como conceito diferencial: nesta definição, o termo “cultura” é usado para explicar as diferenças visíveis entre as várias comunidades de pessoas existentes. Aqui o conceito diferencial de cultura é situado entre, segundo Bauman, “conceitos residuais”, “muitas vezes construídos em ciências sociais para invalidar o sedimento de idiossincrasias

desviantes que não podem dar conta de regularidades que, de outro modo, seriam universais e onipotentes” (BAUMAN, 2012, p.71). Trata-se do legado grego sobre a visão de cultura (hierárquica e absolutista), que encantaria a Locke em 1690. Ao se depararem com “outros povos”, os gregos eram conscientes das suas diferenças com respeito a eles. Ao comparar os seus hábitos e condutas sociais com as deles, os gregos chamaram esses povos de “exóticos”, ao constatarem o que eles chamavam de desvios do padrão normal. Ou seja, os gregos consideravam os outros povos, ao nosso entender, inferiores a eles, sendo a cultura grega a “correta”. Os conceitos diferenciais da cultura são parte da prática social humana, e passaram a ser sustentados por várias premissas, segundo o autor: a) O pressuposto mais importante do conceito diferencial de cultura é a crença lockiana de que os seres humanos não são totalmente determinados pelas suas características biológicas. Considerando apenas esse aspecto, um ser humano potencial é incompleto; b) Dessa primeira premissa sobre a incompletude do ser humano surge o segundo pressuposto do conceito diferencial de cultura: “essas várias formas socioculturais, que chegam a ser mutuamente exclusivas, podem corresponder a um só conjunto de condições não sociais (biológicas, natural-ambientais, ecológicas)” (BAUMAN, 2012, p.73).

c) O conceito diferencial de cultura é logicamente incompatível com a noção de universais culturais. Segundo o autor, (2012, p.75) “existem inúmeras características universais de sistemas sociais e culturais; mas, por definição, elas não pertencem ao campo que a palavra “cultura” denota. Ou seja, qualquer característica social generalizada não deve ser associada ao conceito de cultura. Isso nos leva ao quarto pressuposto do conceito diferencial de cultura: d) A rejeição enfática da universalidade cultural. Para Bauman (2012, p. 75) “a única idéia de universalidade compatível com o conceito diferencial de cultura é a presença universal de algum tipo de cultura na espécie humana”, significando essa declaração que ela é antes uma característica universal do ser humano, e não da cultura em si.

e) Ao se privarem da universalidade cultural, os usuários do conceito diferencial devem construir um arcabouço substituto no qual possam fixar as suas descobertas.

C) O conceito genérico de cultura: este conceito se alimenta das partes subestimadas e não declaradas do seu correlativo diferencial. Esta teoria é construída em torno da dicotomia mundo humano - mundo natural (o que acontece com a humanidade e aquilo que ela faz). Ou seja, o conceito genérico de cultura tem a ver com as fronteiras da humanidade e do humano, sendo que “o traçado dessas fronteiras parece ter uma enorme importância emocional para os seres humanos” (BAUMAN, 2012, p. 89). Sendo assim, o conceito de cultura vai além do

conjunto de normas e comportamentos padronizados dos diferencialistas, pois, segundo Bauman (2012, p.91) “ela é uma abordagem específica, totalmente humana, da tragédia da vida, arraigada, em última análise, na habilidade específica da mente humana de ser intencional, ativa e criativa”.

Por outro lado, Geertz, 1989 coincide com Bauman ao concordar que o conceito de cultura é algo complexo. Para esse autor, “a tentativa de esclarecer o que é o homem tem permeado todo o pensamento científico sobre a cultura” (GEERTZ, 1989, p. 25). Tanto é assim, que inclusive para os antropólogos, definir e tentar ordenar o termo “cultura” é de tamanha complexidade que os resultados ainda não estão à vista.

Geertz defende o conceito semiótico de cultura, no qual a humanidade está amarrada às teias de significados produzidas por ela mesma, sendo essas teias a cultura. Para esse autor, a análise dessas teias deve ser feita por uma ciência interpretativa que busca analiticamente os significados, e não por uma ciência experimental que busca leis. Para esse autor, Cultura é um conjunto de símbolos não necessariamente coerentes entre si, mas com um mínimo de coerência. Nesse aspecto, Geertz se aproxima de Max Weber, ao centralizar as suas análises no comportamento humano, e conseqüentemente, na ação simbólica.

Assim, uma mesa, do ponto de vista cultural, é o que ela significa; não a sua materialidade. Existem muitos tipos de mesa, cada uma com seu significado: mesa de escritório, mesa da sala de jantar, mesa de centro, mesa de arquitetura, etc. Cultura, portanto, é um texto ou conjunto de textos que interpretamos. Como conjunto de símbolos, a Cultura é pública. Se não fosse assim, não poderia ser compartilhada.

Como se verá nas análises sobre o Motocapital e o perfil do moto-turista, foi possível identificar de forma muito clara o conceito diferencial de cultura de Bauman, no qual se destaca a diferença visível entre as comunidades de pessoas. Entre os motociclistas, essas diferenças se expressam na formação de grupos (tribos) motociclísticos, sendo que cada grupo tem seus próprios símbolos, vestimentas, regras internas, filosofias de vida.

Esses grupos, porém, apresentam aspectos culturais comuns, como por exemplo, as suas motivações e experiências para viajar mediante o uso da motocicleta

Observou-se, também, que a faixa etária das pessoas que se interessam e participam dos eventos de motociclismo é bem ampla, assim como a variedade das profissões dos motociclistas, o qual indica que o gosto pelo motociclismo e suas características independe da idade e da profissão das pessoas. Destaca-se o gosto pela liberdade, o prazer que a motocicleta proporciona. O fato de poder rodar pela estrada sentindo o vento no rosto e a sensação de liberdade, e o poder se integrar na rodovia e na paisagem (sentir a estrada e os diferentes

cheiros por onde se está passando, observar mais de perto as paisagens) foram os aspectos mais destacados pelos entrevistados.

Observou-se, ainda, a participação de um número considerável de aposentados e de pessoas com poder aquisitivo médio a alto, o que poderia indicar a importância de se dispor de tempo e de recursos econômicos para participar mais das atividades do moto-turismo.

Outro aspecto de destaque é o fato de que a grande maioria dos participantes do evento em estudo faz parte de algum ou de vários moto-clubes, caracterizando o evento como um espaço simbólico e de encontro tribal, em vista do estilo de vida dos moto-clubes (as regras, a hierarquia, as vestimentas e os símbolos, a camaradagem, etc).

Assim, o evento em estudo se caracteriza claramente como de âmbito cultural e social, no qual as pessoas expressam a sua forma de ser como participantes de um grupo social (tribo) e desenvolvem relações de fraternidade e amizade com os seus congêneres, além de aportar contribuições culturais e econômicas ao Moto-turismo em Brasília.

Como já mencionado, estes aspectos se encontram detalhados no capítulo sobre o Motocapital e o perfil do moto-turista que participa desse evento. A cultura aqui é analisada como as práticas sociais existentes nos moto-clubes, o estilo de vida, as regras, vestimentas e símbolos dos/as entrevistados/as.

Nesse sentido, a cultura é muito importante no estudo do âmbito do moto-turismo, que envolve as questões das tribos e moto-clubes. Na presente pesquisa, a cultura foi analisada como práticas das tribos, a simbologia, as motivações e características das viagens em motocicleta. Não obstante, deve-se considerar a diversidade cultural não apenas do moto-turista que viaja de motocicleta, mas também das comunidades locais, de destino, e as suas interações com os visitantes.

1.4 A Identidade

Apesar de ser muito debatido no campo das ciências sociais, trata-se de um conceito de difícil definição, do mesmo modo que o conceito de cultura. Mill (2006) afirma que “é demasiadamente complexo, muito pouco desenvolvido e muito pouco compreendido na ciência social contemporânea para ser definitivamente posto à prova”. Segundo ele,

As velhas identidades [...] estão em declínio, fazendo surgir novas identidades e fragmentando o indivíduo moderno, até aqui visto como um sujeito unificado. A assim chamada “crise de identidade” é vista

como parte de um processo mais amplo de mudança, que está deslocando as estruturas e processos centrais das sociedades modernas e abalando os quadros de referência que davam aos indivíduos uma ancoragem estável no mundo social (MILL, 2006, p. 7).

Esse autor identifica três tipos de identidades:

- a) Sujeito do Iluminismo;
- b) Sujeito Sociológico;
- c) Sujeito Pós-moderno.

Sendo assim, a primeira identidade

Estava baseado numa concepção de pessoa totalmente centrado, unificado, dotado das capacidades de razão, de consciência e de ação, cujo “centro” consistia num núcleo interior, que emergia pela primeira vez quando o sujeito nascia e com ele se desenvolvia, ainda que permanecendo essencialmente o mesmo ao longo da existência do indivíduo. O centro essencial do eu era a identidade de uma pessoa (MILL, 2006, p. 10-11).

Portanto, trata-se de uma visão muito individualista e egoísta sobre o sujeito e o conceito da sua identidade, visto apenas como um ser do sexo masculino, independentemente de ser mulher. Por outro lado, o segundo tipo de identidade, a do Sujeito Sociológico,

Refletia a crescente complexidade do mundo moderno e a consciência de que este núcleo interior do sujeito não era autônomo e auto-suficiente, mas era formado na relação com “outras pessoas importantes para ele”, que mediavam para o sujeito os valores, sentidos e símbolos –a cultura- dos mundos que ele/ela habitava (MILL, 2006, pg. 11).

Segundo essa visão, a identidade da pessoa é formada a partir da sua interação com a sociedade. Ainda há um núcleo (eu) interior, mas este vai sendo formado a partir do contato com o mundo cultural e as suas identidades (Mill, 2006). Também há um núcleo exterior, chamado “mundo público”. Assim, o sujeito fica completamente unido à estrutura social, estabilizando tanto os sujeitos culturais quanto os mundos onde estes habitam.

Porém, essa visão do sujeito como tendo uma identidade única e estável, está mudando, se fragmentando, não com apenas uma, mas com várias identidades ao mesmo tempo, inclusive algumas delas sendo bem contraditórias. Como consequência disso, as formas tradicionais de identidade e as suas relações com a cultura, entraram em colapso, propiciando o terceiro tipo de identidade: a do Sujeito Pós-moderno.

Esse processo produz o sujeito pós-moderno, conceitualizado como não tendo uma identidade fixa, essencial ou permanente. A identidade torna-se uma “celebração móvel”: formada e transformada continuamente em relação às formas pelas quais somos representados

ou interpelados nos sistemas culturais que nos rodeiam. É definida historicamente, e não biologicamente. O sujeito assume identidades diferentes em diferentes momentos, identidades que não são unificadas ao redor de um “eu” coerente (MILL, 2006, p. 12-13, grifo nosso).

Segundo o autor, a idéia de se ter uma identidade única e bem definida é uma fantasia, pois o que acontece é o contrário: as pessoas possuem várias identidades, contraditórias e, em alguns casos, mal resolvidas, na medida em que os sistemas de significação e representação cultural se multiplicam.

Nesse aspecto, o fato de que o sujeito moderno possua várias identidades, representa a grande diferença entre as sociedades modernas (de mudanças constantes, rápidas e permanentes) e as sociedades tradicionais (veneram o passado, considerando os símbolos como perpetuadores das experiências de gerações ao longo do tempo).

Por outro lado, como evento que atrai milhares de pessoas procedentes não apenas de todas as regiões do Brasil, mas também de vários países, o Motocapital, além de ser um grande encontro de pessoas que compartilhem o gosto pelo mundo das motos, é um evento que reúne povos com características culturais diversificadas, pois durante os dias de realização do encontro convivem milhares de pessoas com características culturais bem diferentes, dependendo dos estados e/ou países de origem. Além disso, algumas pessoas podem adquirir várias identidades ao mesmo tempo enquanto participam do evento. Por exemplo, um pai de família que viajou de moto e veio acompanhado da família e/ou de amigos, pode representar vários “papéis” ao mesmo tempo: motociclista, pai, marido, amigo, etc.

O mesmo pode acontecer, e acontece, nos outros dois encontros mais importantes do motociclismo: *Sturgis* e o *Daytona Bike Week*. Como eventos que atraem milhares de pessoas não apenas de todas as regiões dos Estados Unidos, mas também de outros países, ambos juntam povos com características culturais diferentes durante os seus dias de realização.

Por isso, das três concepções propostas por Mill a respeito da identidade, a que melhor representa o caso dos participantes dos três eventos motociclísticos mais importantes do mundo, cujos usuários podem assumir várias identidades ao mesmo tempo, é o do sujeito pós-moderno. Por isso “a identidade plenamente unificada, completa, segura e coerente, é uma fantasia” (Mill, 2006).

Tomaz Tadeu da Silva (2012) discorre sobre identidade e diferença. Segundo o autor a primeira “é simplesmente aquilo que se é”, enquanto a segunda está “em oposição à identidade” a partir daquilo que não somos. E exemplifica:

A afirmação “sou brasileiro”, na verdade, é parte de uma extensa cadeia de “negociações”, de expressões negativas de identidade, de diferenças. Por trás da afirmação “sou brasileiro” deve-se ler: “não sou argentino”, “não sou chinês”, “não sou japonês” e assim por diante, numa cadeia, neste caso, quase interminável (SILVA, 2012, p. 75).

Portanto, segundo Silva, definimos a nossa identidade a partir daquilo que não somos. No caso do Motocapital, pode-se dizer que os participantes do evento são motociclistas por não serem motoristas de carro, de caminhão ou de ônibus²⁸. Neste aspecto, “as afirmações sobre diferença só fazem sentido se compreendidas em sua relação com as afirmações sobre identidade” (SILVA, 2012). Identidade e diferença são termos inseparáveis. Se não fosse assim não teriam sentido.

Por outro lado esses dois termos também são sinônimo de poder, hierarquia e conflito, já que identidade e diferenciação significam incluir e excluir:

A identidade e a diferença se traduzem, assim, em declarações sobre quem pertence e sobre quem não pertence, sobre quem está incluído e quem está excluído. Afirmar a identidade significa demarcar fronteiras [...] Essa demarcação de fronteiras, essa separação e distinção, supõem, e, ao mesmo tempo, afirmam e reafirmam relações de poder (SILVA, 2012, p. 82).

Ou seja, são valores sociais, pois não são criados pela natureza, e sim pelo homem. Neste aspecto, segundo Silva (2012), “dividir e classificar significa hierarquizar”. Por isso, questionar essa relação de poder implica um conflito com a “ordem” estabelecida.

Outro dos aspectos interessantes sobre a questão da identidade é a sua construção. No caso de identidades nacionais, a língua e a construção de símbolos nacionais (hinos, bandeiras, brasões, dentre outros) representam elementos centrais desses processos. Isso é bem visível no caso do evento Motocapital, e certamente nos outros dois grandes encontros motociclísticos mais importantes do mundo. Basta dar um passeio pelas diferentes instalações para observar as diferentes bandeiras e brasões de cada moto-clubes que participa dos encontros. Cada um com os seus símbolos e cores, definindo a identidade de cada grupo dentro do vasto mundo do motociclismo (Fig. 4).

²⁸ Para reforçar essa linha de pensamento, citarei a resposta de um dos entrevistados durante a pesquisa de campo sobre o porquê de ter decidido se deslocar até o Motocapital de moto: “Nós não somos aviadores, nem motoristas de ônibus ou de carro. Somos motociclistas. E os motociclistas andam de moto”. Ou seja, ele afirmou a sua identidade de motociclista a partir da negação do uso de outros meios de transporte, com exceção da motocicleta.

Portanto, nesta pesquisa a identidade foi analisada pelos símbolos, bandeiras e brasões dos moto-clubes e seus participantes no Evento Motocapital.



Figura 4 - Adesivos de moto-clubes e outros grupos.
Foto: <http://www.cacador.net>.
Acesso: março de 2016.

1.5 O Tribalismo

Tal e como acabamos de comentar, o sujeito pós-moderno não possui uma identidade única e bem definida, mas sim várias identidades, que podem ser contraditórias e mal definidas, conforme afirma Mills. Nesse aspecto, a pessoa pode adquirir identidades relacionadas com grupos sociais (ou tribos), dependendo da sua história, cultura, etc. Ou seja, o sujeito das sociedades pós-modernas está vivendo uma mudança de foco, passando do individualismo à necessidade de se identificar com algum grupo social.

Maffesoli, na sua obra “O tempo das Tribos”, afirma que essas mudanças são fortemente influenciadas pelas modas e as novas tecnologias (a televisão, a internet, dentre outros). Segundo o autor, não se trata do surgimento de uma nova cultura, mas sim de uma transformação característica das sociedades pós-modernas, ou “novas sociedades”.

Para esse autor, é importante entender a diferença entre dois conceitos para se ter uma noção sobre o que é a vida: o de “bom senso” (a afetividade), e o de “erudito” (a razão lógica). Segundo ele, esses conceitos devem ser aplicados aos estudos sociais, pois com apenas o uso da compreensão racional nos estudos de sociologia, não seria possível aprofundar-se na complexidade da vida, obtendo-se apenas uma visão rasa e linear sobre a mesma.

A partir dessa visão, Maffesoli afirma que se está passando de uma sociedade mecanicista para uma nova estrutura, mais complexa e orgânica. Portanto, a vitalidade dessa nova estrutura favorece o enfrentamento ao poder político-econômico, característico das sociedades modernas. Segundo ele,

Trata-se da tensão fundadora que me parece caracterizar a sociabilidade deste fim de século. A massa, ou o povo, diferentemente de proletariado ou de outras classes, não se apóiam em uma lógica da identidade. Sem um fim preciso, elas não são os sujeitos de uma história em marcha. A metáfora da tribo, por sua vez, permite dar conta do processo de desindividualização, da saturação da função que lhe é inerente, e da valorização do papel que cada pessoa [...] é chamada a representar dentro dela (MAFESSOLI, 1998, p. 8-9)

Para o autor, portanto, a sociedade contemporânea se agrupa por tribos, as quais nascem, segundo ele, a partir de uma consciência ética compartilhada entre várias pessoas. Neste aspecto, o indivíduo “solitário”, individual, tão falado pelos filósofos do Iluminismo, passa a não ter mais sentido, e, portanto, deve ser abandonado.

As tribos, apesar de serem tão maleáveis e frágeis, subsistem graças ao que Maffesoli chama de relação tátil. “Na massa a gente se cruza, se roça, se toca, interações se estabelecem, cristalizações se operam e grupos se formam” (MAFESSOLI, 1998, p.102).

Segundo Ribeiro&Fuzeto²⁹ (apud Mafessoli, 2000), esse autor foi o criador do conceito de tribo urbana, o qual o define “como agrupamentos semi-estruturados, constituídos predominantemente de pessoas que se aproximam pela identificação comum a rituais e elementos da cultura que expressam valores e estilos de vida, moda, música e lazer típicos de um espaço-tempo”. Para esses autores, a identidade das tribos urbanas “é buscada em marcadores imaginários: a roupa, o cabelo e os acessórios que compõem a estética do grupo (Ribeiro&Fuzeto, apud Castro, 1998).

Outros aspectos que definem a identidade das tribos urbanas são

O compartilhamento de códigos (gírias, músicas, comportamentos), de elementos estéticos (estilos de vestir e expressão por meio do corpo) e de práticas sociais (relativas ao comportamento político e às formas de lazer, de circulação e apropriação do espaço urbano e da cultura) contribui para definir a imagem social de cada grupo (RIBEIRO&FUZETO, 2002, p. 4).

²⁹ RIBEIRO, Rafael; FUZETO, Laís Rafaela. *A construção de Tribos Urbanas através do conceito de tipo-ideal: o consumo como possibilidade de ser*. Disponível em <http://www.uel.br/grupo-estudo/gaes/pages/arquivos/LAIS%20e%20RAFAELA%20UEM%20-%20artigo%20GT%202002.pdf>.

No caso dos moto-clubes, esses aspectos ficam bem claros quando se observam diferentes tribos de motociclistas: cada grupo possui o seu símbolo próprio, além das suas regras particulares, possíveis ideologias, gostos, tendências, razão de ser (filosofia de vida), etc. Citemos, por exemplo, o caso dos moto-clubes exclusivamente femininos, como o *Motor Maids Inc.*, ou As Vulcanas, de Brasília: tal e como vimos, os dois grupos compartilham o estimular as mulheres motociclistas a andar de moto, com muita vaidade e estilo. Essas características *per se* fazem esses dois grupos diferentes de qualquer moto-clubes no qual só há membros do sexo masculino, por exemplo. Fora a diferença dos símbolos, as cores, as vestimentas, dentre outros aspectos, que fazem desses dois grupos femininos serem únicos.

Atualmente, no Brasil, existem entre 2.400 e 2.600³⁰ moto-clubes registrados oficialmente. Se, além desses, se contassem aqueles que não estão registrados, é possível que essa cifra passasse dos 3.000. Portanto, pode-se dizer que a formação desse tipo de tribos, no Brasil, é uma “moda” que faz sucesso na sociedade pós-moderna brasileira.

Por outro lado, e para reforçar os dados acima, diremos que 85% dos moto-turistas entrevistados no Motocapital fazem parte de algum moto-clubes, tal e como veremos no último capítulo desta dissertação.

1.6 Gênero

O Antigo Regime³¹ caracterizava-se pela ausência de direitos da população (voto, reunião, expressão, etc). “No caso das mulheres, que representavam a metade da população, além da falta de direitos, eram obrigadas a cuidar das tarefas domésticas, a criação dos filhos e ser subordinadas aos respectivos pais e/ou maridos” (NASH&TAVERA, 1995).

Com o advento da Revolução Francesa (1789) e de outras revoluções liberais, foram questionados esses direitos para a população, sendo não mais exclusivamente para os nobres e os clérigos. Porém, a conquista desses direitos e liberdades foi só para os homens, deixando

³⁰Disponível em:<http://www.motoecia.com.br/motoclubes/>;
http://www.revistamotoclubes.com.br/Motoclubes/Motoclubes_index.htm.

³¹O Antigo Regime pode ser definido como um sistema de governo que vigorou na Europa, principalmente entre os séculos XVI e XVIII. A Revolução Francesa (1789)foi o fato histórico que deu início ao fim do Antigo Regime na Europa, pois tirou do poder a monarquia absolutista. Informação disponível em:
http://www.suapesquisa.com/pesquisa/antigo_regime.htm.

de lado as mulheres. Como consequência disso, surgiu a primeira luta do movimento feminista.

El feminismo ha sido, como movimiento social, una de las manifestaciones históricas más significativas de la lucha emprendida por las mujeres para conseguir sus derechos. Aunque la movilización a favor del voto, es decir, el sufragismo, haya sido uno de sus ejes más importantes, no puede equipararse sufragismo y feminismo. Este último tiene una base reivindicativa muy amplia que, a veces, contempla el voto, pero que, en otras ocasiones, también exige demandas sociales como la eliminación de la discriminación civil para las mujeres casadas o el acceso a la educación, al trabajo remunerado (...) (NASH&TAVERA, 1995).

A partir desse momento surgiu o movimento feminista na Europa e nos Estados Unidos, que lutou pelos direitos de igualdade da mulher. Segundo Araújo (2010), o movimento feminista apareceu no Ocidente no fim dos anos 60 do século passado. Conhecido então como neo-feminismo, era caracterizado por uma única palavra: revolucionário.

Devido à sua limitada abrangência e representação teórica,

Diversas feministas reivindicaram outras classificações: as mulheres afro-americanas e as lésbicas nos Estados Unidos contestaram muito rapidamente o tipo de feminismo preconizado pelas pioneiras do neo-feminismo. A necessidade de classificar as diversas tendências teóricas do feminismo tornava-se cada vez mais necessária, sob esse aspecto, para que o movimento pudesse encontrar-se e tomar consciência de si próprio (ARAÚJO, 2010, p. 30-31).

As definições das pioneiras do neo-feminismo rapidamente ficariam limitadas, sendo questionadas por outras feministas, as quais reivindicariam maior abrangência do movimento na classificação das diferentes tendências. A partir de 1975 surgiriam novas tipologias, como por exemplo, o feminismo marxista, o popular, o radical, o do salário doméstico, o plural, etc.

Araújo define o feminismo como

Uma tomada de consciência, de início individual, depois coletiva, seguida de uma revolta contra a organização das relações entre sexos, e a posição subordinada que as mulheres ocupam, nestas relações, numa dada sociedade, em um dado momento de sua história. Trata-se também de uma luta para mudar estas relações e esta situação (ARAÚJO, apud Toupin, 1998).

Sendo assim, as diferentes correntes feministas buscam relações de igualdade entre os gêneros, especialmente entre os homens e as mulheres, as quais geralmente ocupam uma

posição de inferioridade. A Figura 5 ilustra um exemplo dessa busca de relações de igualdade, mostrando feministas em luta pelo direito ao voto. Pode-se dizer que é nesse contexto que surgem, tal e como veremos neste capítulo, os grupos de motociclistas exclusivamente femininos: para ganhar o respeito dos homens motociclistas, assim como para provar que as mulheres também podem pilotar e viajar de motocicleta.



Figura 5 - Feministas britânicas exigindo o direito ao voto feminino.

Foto: Stephen Davies, <http://www.libertarianismo.org>.

Acesso: março de 2016.

Por outro lado, e segundo o Dicionário Aurélio³², Gênero é a categoria que indica por meio de desinências uma divisão dos nomes baseada em critérios tais como sexo e associações psicológicas, havendo gêneros masculino, feminino e neutro, entendendo este último como a transformação do gênero nas teorias de diferentes países (por exemplo, gays, lésbicas, transexuais).

O termo começou a ser utilizado mais seriamente pelas feministas como uma maneira de referir-se à organização social da relação entre os sexos (Scott, 1989), surgindo daí a definição de gênero neutro. “Gramaticalmente é compreendido como um meio de classificar fenômenos, um sistema de distinções socialmente acordado mais do que uma descrição objetiva de traços inerentes” (Scott, 1989).

Nesse aspecto, a autora refere-se: o artigo *Gênero: uma categoria útil de análise histórica*, da historiadora norte-americana Joan Scott, foi toda uma revolução. Segundo

³² Disponível em <https://dicionariodoaurelio.com>.

Senkevics³³, até a década de 1980, havia uma dualidade entre as palavras “sexo” e “gênero”, “sendo o primeiro para a natureza e o segundo, para cultura” (SENKEVICS, 2012).

De grande influência não apenas nos Estados Unidos, mas também em outros países, o artigo de Scott inicia “chamando a atenção para o que ela considera os usos descritivos de gênero: quando apenas se olham para questões envolvendo mulheres e homens sem que se vá muito além” (SENKEVICS, 2012). Segundo esse autor,

A historiadora, assumidamente pós-estruturalista, retoma o método de desconstrução do francês Jacques Derrida e busca, de fato, desconstruir vícios do pensamento ocidental, como a oposição tida como universal e atemporal entre homem e mulher [...].

Scott, também influenciada por Michel Foucault, entende o gênero como um saber sobre as diferenças sexuais. E, havendo uma relação inseparável entre saber e poder, gênero estaria imbricado nas relações de poder, sendo, nas suas palavras, uma primeira forma de dar sentido a estas relações (SENKEVICS, 2012. Vide nota de rodapé número 33).

Scott conclui que gênero é uma percepção sobre as diferenças sexuais, hierarquizadas dentro de uma maneira de pensar engessada e dual. “Scott não nega que existem diferenças entre os corpos sexuados. O que interessa a ela são as formas como se constroem significados culturais para essas diferenças, dando sentido para essas e, conseqüentemente, posicionando-as dentro de relações hierárquicas” (SENKEVICS, 2012. Vide nota de rodapé número 33).

Portanto, são as construções sociais, os símbolos e os significados dados que determinam as diferenças sexuais dentro de um determinado pensamento hierárquico organizado socialmente. Para Scott, essas construções acontecem principalmente mediante a linguagem e o discurso, responsáveis pelas relações sociais, a percepção dos corpos dos homens e das mulheres.

Por outro lado, o uso mais atual do conceito de gênero parece ter surgido entre as feministas americanas. A palavra indicava uma rejeição ao determinismo biológico implícito no uso de termos como “sexo” ou “diferença sexual”:

As feministas que estavam mais preocupadas com o fato de que a produção dos estudos femininos centrava-se sobre as mulheres de forma muito estreita e isolada, utilizaram o termo “gênero”

³³ SENKEVICS, Adriano. *O conceito de gênero por Joan Scott: Gênero enquanto categoria de análise*. Disponível em <https://ensaiosdegenero.wordpress.com/2012/04/23/o-conceito-de-genero-por-joan-scott-genero-enquanto-categoria-de-analise/>.

para introduzir uma noção relacional no vocabulário analítico. Ou seja, as mulheres e os homens eram definidos em termos recíprocos e nenhuma compreensão de qualquer um poderia existir através de estudo inteiramente separado. Nesse aspecto é fundamental não se centrar apenas na história de um único gênero, mas sim na de todos eles (SCOTT, 1989, p.3).

A nossa pesquisa considerou as abordagens feministas como importantes aportes históricos para a visibilidade e empoderamento das mulheres, e privilegamos utilizar neste estudo a categoria gênero para nos referirmos às mulheres e suas participações no Motociclismo, uma vez que elas exercem vários papéis: Desde a participação direta, seja nas habilitações para pilotagem de motocicletas, ou na gestão dos eventos desta natureza, como nas viagens, na estética, no comércio de produtos para este esporte, ocupando espaços de poder.

2. ORIENTAÇÃO METODOLÓGICA

2.1 Pesquisa Qualitativa

Para a investigação sobre a experiência do moto-turismo no evento Motocapital de Brasília, utilizou-se a abordagem metodológica qualitativa, considerando-se que os objetivos desse tipo de abordagem estão centrados na tentativa de compreensão do fenômeno como bem imaterial não quantificável, além de propor sugestões de estudos.

No âmbito das ciências sociais, a abordagem qualitativa se caracteriza por abordar o objeto de pesquisa sem preocupação em medir ou quantificar os dados coletados, considerando a existência de uma dinâmica entre o mundo real e o sujeito. Ou seja, “os pesquisadores qualitativos estão interessados em ter acesso a experiências, interações e documentos em seu contexto natural” (ANGROSINO, 2009, p. 9).

A pesquisa qualitativa visa a abordar o mundo “lá fora”, e entender, descrever, e, às vezes, explicar os fenômenos sociais analisando experiências de indivíduos ou grupos, examinando interações e comunicações que estejam se desenvolvendo, e investigando documentos ou traços semelhantes de experiências ou interações. Essas abordagens têm em comum o fato de buscarem esmiuçar a forma como as pessoas constroem o mundo à sua volta, o que estão fazendo ou o que está lhes acontecendo em termos que tenham sentido e que ofereçam uma visão rica³⁴.

A pesquisa realizada foi de nível exploratório, pois se trata de uma visão geral aproximativa sobre a experiência dos moto-turistas, no sentido de desenvolver e esclarecer idéias, modificar conceitos sobre um tema pouco explorado, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores.

2.2 Estudo de caso

O modo de investigação foi o estudo de caso, pois se trata de um estudo em profundidade e exaustivo de um caso particular, (a experiência do moto-turismo no evento Motocapital de Brasília) permitindo o seu conhecimento amplo e detalhado. Nesse aspecto, o

³⁴Angrosino, Michel, *Etnografia e Observação Participante*. Coleção Pesquisa Qualitativa, coordenada por Uwe Flick, Editora Artmed, 2008, p. 8.

estudo de caso “reúne informações tão numerosas e tão detalhadas quanto possível com vistas a apreender a totalidade de uma situação. Por isso, ele recorre a técnicas de coleta das informações igualmente variadas (observações, entrevistas, documentos)” (BRUYNE *et al*, 1977, p. 224-225).

Neste aspecto, Dencker (2007) afirma que o estudo de caso

É o estudo profundo e exaustivo de determinados objetos ou situações. Permite o *conhecimento em profundidade* dos processos e das relações sociais. O uso da técnica de estudo de caso é recomendável na fase inicial das investigações, para a construção de hipóteses ou reformulação do problema. Possibilita grande flexibilidade, mas não permite a generalização dos resultados. A principal dificuldade é a exigência de maior experiência e treinamento do pesquisador. O estudo de caso pode envolver exame de registros, observação de ocorrência de fatos, entrevistas estruturadas e não-estruturadas ou qualquer outra técnica de pesquisa. O objeto do estudo de caso, por sua vez, pode ser um indivíduo, um grupo, uma organização, um conjunto de organizações ou até mesmo uma situação (DENCKER, 2007, p. 155).

Gil (2006, p. 72-73), afirma que essa técnica “é caracterizada pelo estudo profundo e exaustivo de um ou de poucos objetos, de maneira a permitir o seu conhecimento amplo e detalhado”.

Yin (1981, p.23)³⁵ diz que o estudo de caso investiga um fenômeno atual dentro do seu contexto de realidade. No caso da pesquisa pretendida, trata-se do fenômeno do moto-turismo no contexto do evento Motocapital de Brasília. Segundo ele, os pesquisadores sociais têm usado cada vez mais o estudo de caso nas suas pesquisas, pois essa técnica serve a diferentes pesquisas com diferentes propósitos, tais como:

- a) A exploração de situações de vida real cujos limites não estão claramente definidos;
- b) A descrição da situação do contexto na qual certa investigação está sendo feita; e
- c) A explicação de variáveis causais de determinados fenômenos em situações muito complexas.

No trabalho realizado, em se tratando de uma pesquisa orientada pela perspectiva qualitativa, buscou-se a obtenção de dados por meio da pesquisa bibliográfica, da observação e da descrição das experiências vivenciadas pelos moto-turistas que não residem no Distrito Federal, e que tenham usado a motocicleta como meio de transporte para se deslocar até o Motocapital. Nesse aspecto, considerou-se importante, para o presente trabalho, a realização de entrevistas semi-diretivas, sem perguntas fechadas, em que há total liberdade por parte do

³⁵Citado em GIL, Antonio Carlos, 2006, p.73.

entrevistado, para expressar suas opiniões e experiências. O mesmo tipo de entrevista foi aplicada ao organizador do Motocapital, Marco Portinho.

O quadro interpretativo foi o da compreensão, optando-se pela sociologia compreensiva. Nesse aspecto, Max Weber afirma que a sociologia é

Uma ciência que pretende compreender interpretativamente a ação social e assim explicá-la casualmente em seu curso e em seus efeitos. Por “ação” entende-se, neste caso, um comportamento humano [...] sempre e na medida em que o agente ou os agentes o relacionem com um sentido subjetivo. Ação “social”, por sua vez, significa uma ação que, quanto a seu sentido visado pelo agente ou os agentes, se refere ao comportamento de outros, orientando-se por este em seu curso (WEBER, 1991, pg. 3).

Para Weber (1991, p.5) o método da Sociologia Compreensiva é racionalista, pois “permite compreender a ação real, influenciada por irracionalidades de toda espécie (afetos, erros), como “desvio” do desenrolar a ser esperado no caso de um comportamento puramente racional”.

A abordagem compreensiva visa apreender e explicitar o sentido da atividade social individual e coletiva, justificando-se na medida em que a ação humana é essencialmente a expressão de uma consciência, resultado de motivações. Empenha-se em investigar fenômenos singulares ou únicos, que não sejam subsumidos por uma lei geral³⁶.

Porém, devido à ausência de questões tanto metodológicas quanto teóricas, o pesquisador arrisca atribuir apenas um sentido imediato e ingênuo à ação. Neste aspecto, a compreensão pode ser intuitiva, ou seja, o observador não abandona sua própria particularidade, mas faz dela um meio para apreender o comportamento observado. O pesquisador reduz a compreensão do outro a uma compreensão introspectiva de si mesmo, fato que pode levar à atribuição de um sentido errado à ação.³⁷

³⁶Bruyne, Paul, et al, *Dinâmica da Pesquisa em Ciências Sociais*. Livraria Francisco Alves Editora, 1977, pgs. 139-140.

³⁷Bruyne, Paul, et al. *Op. Cit.*

2.3 Técnicas e instrumentos

No trabalho realizado, buscou-se a obtenção de dados por meio da pesquisa bibliográfica, da observação e da descrição da experiência vivenciada pelo moto-turista não residente no Distrito Federal, e que se deslocou até o Motocapital usando exclusivamente a motocicleta como meio de transporte. Buscou-se, também, a identificação das características do Moto-Turismo, além do perfil dos visitantes e das características das suas viagens em motocicleta, caracterizando-os dentro do quadro da sociologia compreensiva de Weber.

3. O MOTO-TURISMO

A origem das motocicletas está relacionada com o desenvolvimento das primeiras bicicletas, mas não há um consenso entre os historiadores sobre qual foi a primeira máquina que deu origem à primeira moto. Em 1868 o americano Sylvester Howard Roper inventou um motor monocilíndrico movido a carvão e o instalou no chassi de uma bicicleta (Figura 6). Nascia, assim, a que poderia ser denominada como a primeira motocicleta da história (ADRIÁN E MARCHETTI, 2012).

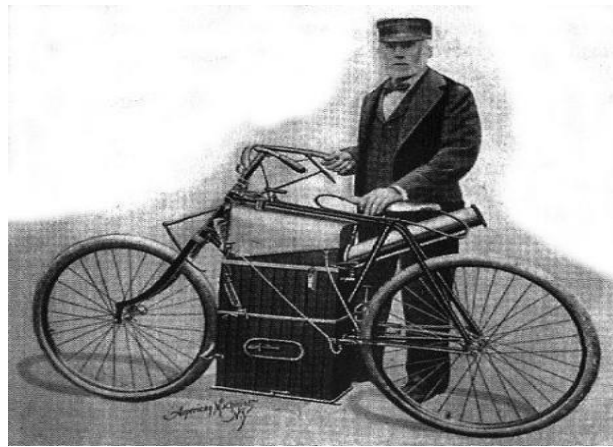


Figura 6 - Sylvester Howard Roper e a sua invenção.

Foto: <http://www.hope1842.com/sitebuilder/images/RoperMotorcycleA-463x449.jpg>

Acesso: março de 2016.

Segundo os mesmos autores, apesar do fato de que a máquina inventada por Roper possuísse duas rodas e um motor, alguns expertos afirmam que esse veículo não pode ser considerado como uma motocicleta. Segundo Adrián e Marchetti (2012), a primeira motocicleta de verdade foi inventada pelos alemães Wilhelm Maybach e Gottlieb Daimler (Figura 7) que no ano de 1885 construíram uma bicicleta de madeira com quatro rodas, propulsada por um motor de combustão interna (fato que fez que esses expertos considerassem a máquina de Maybach e Daimler como a primeira verdadeira motocicleta da história), inventada pelo engenheiro e especialista em motores Nikolaus August Otto.

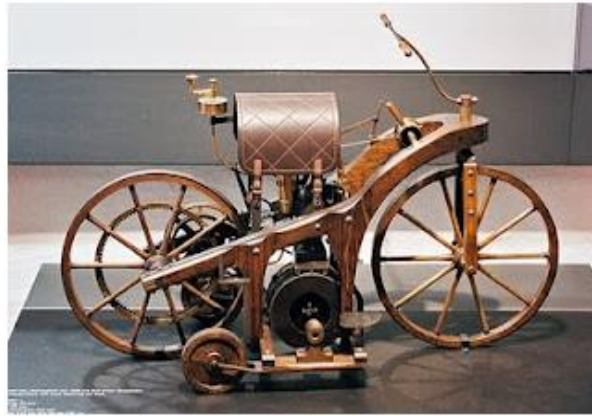


Figura 7 - Motocicleta inventada pelos alemães Wilhelm Maybach e Gottlieb Daimler, no ano 1885.

Foto: <https://aesquinadospneus.files.wordpress.com/2012/07/1-moto-patentiada.png>.

Acesso: março de 2016.

Tal e como já foi comentado na introdução desta pesquisa, o fato, cada vez mais frequente, de a humanidade montar em uma motocicleta e começar a percorrer o mundo, veio de mãos dadas com a evolução destas máquinas, as quais começaram a se popularizar a partir da 1ª Guerra Mundial (1914-1920), por serem baratas e acessíveis a qualquer bolso.

No ano de 1922³⁸, Clare Consuelo Sheridan tornou-se a primeira mulher a viajar de moto. Nascida em Londres no ano de 1885, Clare tornou-se correspondente européia do jornal *New York World*, e passou a ser uma viajante incansável. Muitas das suas viagens foram realizadas em carro ou em moto com *sidecar*³⁹.



Figura 8 - Clare Consuelo Sheridan.

Foto: http://4.bp.blogspot.com/_dHMUKWjxiWM/S-TYEHM8hvI/AAAAAAAAAGBI/HcVpAw-DgVc/s1600/aews_motorcycle.jpg.

Acesso: março de 2016.

³⁸ O histórico do moto-turismo está disponível em Turismo de Moto, 2013, <http://www.turismo-de-moto.com/a-historia-do-mototurismo/>.

³⁹ Dispositivo de uma única roda preso a um lado de uma motocicleta, resultando em um veículo de três rodas.

Em 1928, dois jovens húngaros decidiram dar a volta ao mundo numa Harley-Davidson com *sidecar*. Zoltan Sulkowsky e o amigo Gyula Bartha, partem numa aventura de nove anos que mais tarde seria publicada em livro. Os dois experimentaram as riquezas de sultões, testemunharam culturas primitivas e de extrema pobreza de vilas remotas, viajaram através de desertos e percorreram estradas de todos os tipos. Enfrentaram animais selvagens, lidaram com lama, areia, calor e frio extremos, e rios que, para atravessar, a moto tinha que ser desmontada para caber em pequenos barcos, segundo Turismo de Moto, 2013 (vide nota de rodapé número 38).

Em 1931, o jovem Robert Edison Fulton Jr festejava com os amigos o final do curso de arquitetura na Universidade de Viena, quando lançou a idéia que gostaria de fazer uma grande viagem de moto. Ele teve sorte, pois entre as pessoas que estavam participando da festa havia um famoso fabricante de motos daquela época, que prontamente lhe cedeu um modelo para a sua viagem. Com apenas 23 anos de idade, Fulton Jr partiu sozinho em uma viagem solitária de 40 mil quilômetros entre Londres e Tóquio, que durou 18 meses. O feito ficou registrado no livro “One Man Caravan” (Figura 9).



Figura 9 - Robert Edison Fulton Jr.

Foto: <http://i.kinja-img.com/gawker-media/image/upload/s--AhPenJqz--/1430192691867657539.jpg>.
Acesso: março de 2016.

Um dos grupos de motociclistas mais antigos do mundo, o *Motor Maids Inc*, foi criado pela motociclista Linda Dugeau (Fig. 10), na década de 1930, nos Estados Unidos. Entusiasmada com o motociclismo, a jovem escreveu às concessionárias e outros interessados em temas relacionados às mulheres motociclistas, reunindo essas pessoas em uma lista que

resultou fundamental para a formação da organização *Motor Maid*⁴⁰ (o moto clube mais antigo registrado com carta patente). Desde a sua fundação, o clube traz como lema a elegância ao se andar de moto, fato que é seguido até hoje pelas 1.200 integrantes do grupo. No capítulo sobre Motociclismo e Gênero, encontra-se o detalhamento do histórico e das características deste importante motoclube, pioneiro na categoria.



Figura 10 - Linda Dugeau, fundadora do *Motor Maids Inc.*
Foto: <http://www.motorcyclemuseum.org/halloffame/hofimages/Dugeau1.jpg>
Acesso: março de 2016.

Com o advento da Segunda Guerra Mundial (1939 a 1945) não se registram viagens de aventureiros sobre duas rodas durante a década de 40. Em 1950, o legendário Che Guevara tinha feito a sua viagem começada de moto e terminada a pé, pelas províncias argentinas de Tucumán, Mendoza, Salta, Jujuy e La Rioja, na qual percorreu diversas localidades Andinas. Não foi propriamente uma viagem de turismo, mas certamente foi uma das primeiras grandes viagens feitas numa moto. E Che voltou a repetir a façanha em 1952. Com Alberto Granado, parte numa grande viagem pelo continente, de Buenos Aires a Caracas, na velha moto do companheiro, uma Norton de 500 cilindradas, fabricada em 1939 e apelidada de *La Poderosa II*. A viagem ficou registrada em livro e filme, ambos intitulados “Diários de Che Guevara”, conforme em Turismo de Moto, 2013 (vide nota de rodapé número 38).

⁴⁰ As informações sobre as *MotorMaids Inc.* estão disponíveis nos sites Mulheres de Moto (<http://mulheresdemoto.com.br>) e Motor maids (<http://www.motormaids.org/>)



Figura 11 - Che Guevara, Alberto Granado e *La Poderosa*
II. Foto: http://www.lr21.com.uy/publicaciones/101/20040711/images/motocicleta.gif?utm_source=redirects&utm_medium=www.larepublica.com.uy&utm_campaign=301_Redirects
Acesso: março de 2016.



Figura 12 - Moto utilizada por Che Guevara e Alberto Granado: Norton 500, *La Poderosa II*.
Foto: http://www.misanmartindelosandes.com/wp-content/uploads/2014/01/La-Poderosa-_720x375.jpg
Acesso: março de 2016.

Em 1953, o inglês Geoffrey Gander juntou-se com uns amigos (homens e mulheres), e decidiram fazer uma viagem moto turística pela Europa. Uma viagem séria, passando por diversos países como França, Alemanha, Áustria, Itália e Suíça. A viagem foi registrada por fotos, algo pouco comum na época. A viagem teve início no Aeroporto *Lympne*, no Reino Unido, em julho de 1953, e terminou em *Le Touquet*, depois de terem percorrido cerca de 3.200 Km. As Figuras 13, 14 e 15 apresentam alguns detalhes dessa viagem.



Figura 13 - A viagem de Geoffrey Gander - a. Duas das motos usadas na viagem.
 Foto: <http://www.hondamaniaco.com.br/wp-content/uploads/2012/11/chamada1.jpg>.
 Acesso: março de 2016.



Figura 14 - A viagem de Geoffrey Gander - b. Uma das paradas realizadas.
 Foto: <http://www.hondamaniaco.com.br/wp-content/uploads/2012/11/chamada5.jpg>.
 Acesso: março de 2016.



Figura 15 - A viagem de Geoffrey Gander - c. Apreciando a paisagem.
 Foto: <http://www.hondamaniaco.com.br/wp-content/uploads/2012/11/chamada17.jpg>.
 Acesso: março de 2016.

Entre as décadas de 1960 e 1970, a indústria motociclística inicia o lançamento de modelos que aliam motores mais potentes ao *design* mais cuidado, conforto e autonomia, levando os consumidores a participarem num novo conceito no universo motociclístico. Isso, aliado às melhoras dos equipamentos dos motociclistas, fez que surgisse uma nova cultura do moto-turismo, aliando-se com termos como liberdade, prazer e descoberta de novos caminhos e lugares.

No começo do século XXI o moto-turismo ganha a sua viagem mais mediática, protagonizada pelo ator Ewan McGregor e o seu amigo Charley Boorman. No ano 2004 decidiram sair de moto de Londres (Inglaterra) até Nova Iorque (EUA), atravessando a Europa, Ásia e América do Norte, viagem a que deram o sugestivo nome "Long Way Round". Em 2007 reuniram a mesma equipe e fizeram o "Long Way Down", saindo de John O'Groats (Escócia) até a Cidade do Cabo (África do Sul), descendo a Europa e a África.



Figura 16 - Long Way Down.

Foto: <http://www.longwayround.com/blog/wp-content/uploads/middle-earth1-e1345018788549.jpg>.
Acesso: março de 2016.



Figura 17 - Long Way Round.

Foto: http://www.longwayround.com/images/pic_home_1.jpg.
Acesso: março de 2016.

Sendo assim, o termo moto-turismo pode ser definido como uma modalidade de viajar cujos protagonistas são a motocicleta, as paisagens e os lugares conhecidos. “O Moto Turismo é um conceito de viagem cujo meio de transporte é a moto, e caracteriza-se essencialmente pelo espírito de aventura, liberdade e descoberta” (PTEX, 2013)⁴¹.

Ao viajar de moto, o moto-turista acaba se integrando à paisagem, tornando-se uma experiência única e inesquecível.

A grande vantagem de viajar de moto em comparação com um automóvel, é que de carro podemos apreciar a paisagem, mas de moto sentimos-nos como fazendo parte dela. O Mototurista é no geral uma pessoa de espírito aberto, aventureiro e adaptável a todas as situações. Entre o viajante solitário ou aqueles que viajam em grupo, o objetivo é sempre percorrer quilómetros para conhecer profundamente todos os lugares e gentes por onde passamos⁴².

Um exemplo disso é o continente europeu, o qual oferece povoados, paisagens, culturas, histórias, bem diferentes e variados no decorrer dos seus territórios e fronteiras. Cantatore (2009, tradução nossa) afirma que

Em conjunto, a Europa oferece um território de descobrimentos sem fim para aqueles que viajam em motocicleta. Do Mediterrâneo ao Oceano Atlântico ou às fronteiras da Ásia, o continente europeu oferece ao moto-turista inúmeras possibilidades de aventura ou de férias. Quase 40.000 Km de costas conformam, juntamente com a proximidade do mar, a paisagem, mas também os relevos do sistema alpino que atravessam o nosso continente oferecem um grande número de estradas extraordinárias para serem percorridas em moto. As cidades, a história, a cultura e a heterogeneidade dos povoados e costumes são um patrimônio de inestimável valor para o viajante e o turista. O clima, diferente e variado, resulta suportável em qualquer lugar para aqueles que decidem afrontá-lo na sua própria pele de motociclista (CANTATORE, 2009, p. 3).

3.1 Principais rotas do moto-turismo

A seguir, citaremos algumas das rotas mais importantes do Moto-turismo em escala global. Trata-se de estradas que são famosas pelas suas paisagens, história, percurso, cidades

⁴¹Citado em Turismo de Moto, A História do Moto-Turismo, disponível em <http://www.turismo-de-moto.com/a-historia-do-mototurismo/>. Acesso em janeiro de 2016.

⁴² Turismo de Moto, *op. Cit.*

por onde passam etc., e que, em alguns casos, são rotas turísticas importantes. Tanto é assim, que existem agências de viagens especializadas que oferecem pacotes turísticos nos quais é possível percorrer algumas dessas estradas em motocicleta.

3.1.1 A Rota 66, nos Estados Unidos

Inaugurada em 1926⁴³, ela iniciava em Chicago, Illinois, passava pelos estados de Missouri, Kansas, Oklahoma, Texas, Novo México, Arizona, e terminava na cidade de Santa Mônica, na Califórnia, totalizando 2.451 milhas, ou, 3.944 Km. As suas origens datam a partir do ano 1857, quando o Tenente Edward Fitzgerald Beale, um oficial da Marinha a serviço do Corpo Topográfico do Exército dos EUA, recebeu uma ordem do Departamento de Guerra para construir uma estrada ao longo do paralelo 35⁴⁴. Essa estrada, que mais tarde passou a fazer parte da Rota 66, devia ser viável para que os camelos, usados como animais de carga, pudessem passar por ela, no meio do deserto, conforme referência na nota de rodapé número 38.

As Figuras 18 e 19 mostram o mapa da Rota 66, assinalando as localidades por onde passa essa estrada emblemática.

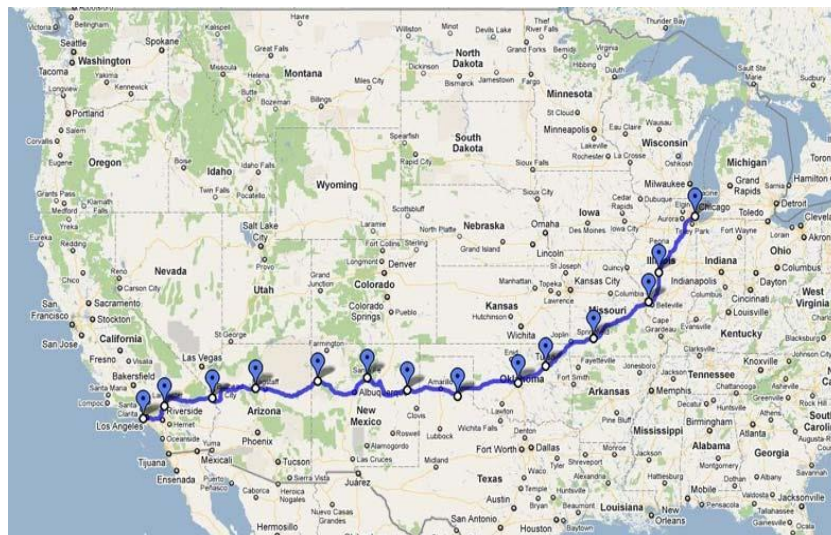


Figura 18 - Mapa da Rota 66 - a.

Foto: <http://blog.machinecult.com.br/wp-content/uploads/2013/08/rota-66-mapa.jpg>.
Acesso: março de 2016.

⁴³A história da Rota 66 está disponível em NETO, Daniel de Oliveira; PROVETTI, Rômulo. *Rota 66 - A História*. Disponível em <http://viagemdemoto.com/colunas/daniel-zan/591-rota-66-a-historia>

⁴⁴Paralelo que está a 35 graus ao norte do plano equatorial da Terra. Nos Estados Unidos, este paralelo define a fronteira sul do Tennessee, e a fronteira entre a Carolina do Norte e a Geórgia.



Figura 19 - Mapa da Rota 66 - b.
 Foto: <https://smerdum.files.wordpress.com/2012/01/mapus-map.png>.
 Acesso: março de 2016.

Mais tarde, foram incorporadas outras estradas, como por exemplo, a *Lone Star Route*, que passava através de *St. Louis* e ia de Chicago para *Cameron*, na Louisiana, ou a Rodovia transcontinental *National Old Trail*, que, criada em 1912, completava o percurso da Rota 66 até a cidade de Los Angeles, na Califórnia. Segundo *Smerdum World Press*⁴⁵,

Sendo uma rodovia de ligação nacional, os planejadores desenharam o percurso de modo a que a estrada passasse no meio de mais de 200 comunidades interioranas, além de algumas capitais, permitindo o melhor escoamento de mercadorias e facilitando o fluxo migratório interno (*SMERDUM*, vide nota de rodapé número 45)

Foi o Plano Nacional de Rodovias de 1925 que deu origem, dentre outras, à Rota 66, que recebeu a designação oficial com o número 66 no verão de 1926. *Springfield*, no estado do Missouri, é oficialmente reconhecido como o local de nascimento da Rota 66. E por isso, uma placa comemorativa está colocada no *Park Central Square*, no centro de *Springfield*. A rodovia foi aberta oficialmente ao tráfego em 11 de novembro de 1926, mas as placas da estrada só foram instaladas no ano seguinte. A partir desse momento, a Rota 66 passou a fazer parte do *U.S. Highway System* (Sistema Nacional de Estradas dos Estados Unidos), tendo a sua pavimentação completa em 1938.

⁴⁵ Disponível em <https://smerdum.wordpress.com/viagens/a-veneravel-rota-66/>.



Figura 20 - Placa de comemoração do 66º aniversário da Rota 66 em Springfield.
Foto: <http://www.route66festivalsgf.com/images/birthSign.jpg>.
Acesso: março de 2016.

Desde o início da sua construção, a rodovia foi considerada uma das principais artérias do país, especialmente a partir dos anos 1930, período no qual as comunidades que viviam ao longo da sua extensão gozaram de grande prosperidade graças à popularidade da estrada.

A Rota 66, ao longo da sua história, recebeu vários sobrenomes. Logo após a sua construção, ela era conhecida como “A Grande Via Diagonal”, porque de Chicago a Oklahoma City a estrada corria do nordeste para sudoeste. Mais tarde, em 1927, a rodovia foi anunciada pela *U.S. Highway 66 Association* como “*The Main Street of America*” (a principal estrada da América), título que os defensores da Rota 40 também queriam para essa estrada, mas que não conseguiram obter. Os defensores da Rota 66 tiveram mais sucesso. No romance “*As Vinhas da Ira*”, de John Steinbeck, a estrada ganhou o cognome de “*The Mother Road*” (a estrada-mãe), título que vigora até os dias de hoje. As Figuras 21 e 22 mostram placas publicitárias, incluindo o mencionado título.

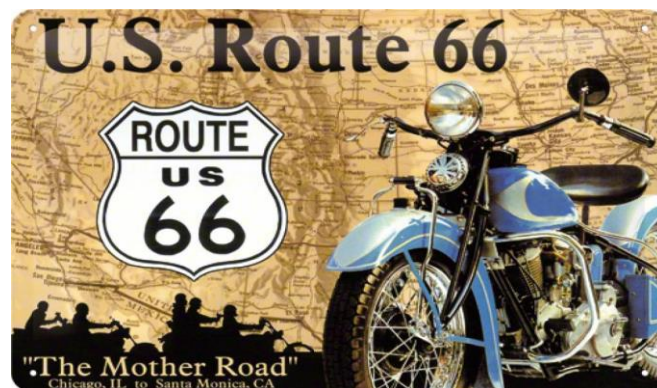


Figura 21 - “The Mother Road” - a
Foto: <http://static.webshopapp.com/shops/013124/files/045382826/nostalgic-art-tin-sign-us-route-66-the-mother-road.jpg>.
Acesso: março de 2016.



Figura 22 - “The Mother Road” - b.

Foto: <http://static.webshopapp.com/shops/013124/files/045383022/nostalgic-art-tin-sign-route-66-the-mother-road-40.jpg>.

Acesso: março de 2016.

A partir de 1942, com a escassez de pneus e combustíveis devido à Segunda Guerra Mundial, a Rota 66 viveu grandes mudanças. Equipamentos e suprimentos produzidos na Califórnia passaram a ser transportados através da rodovia, assim como as tropas militares, até a costa leste dos Estados Unidos. O pavimento inadequado, aliado à falta de manutenção dos dias de guerra, tornaram a estrada extremamente precária.

Na fase final do conflito, e especialmente durante o período de pós-guerra, a rodovia deixou de ser um caminho para se tornar um destino, com grande promoção publicitária, destacando suas belas paisagens (cavernas, grutas, cânions e desertos). Segundo Donnelly⁴⁶, “no final dos anos 50, ela (Rota 66) ficou ultrapassada à medida que as estradas interestaduais iam sendo construídas. Mesmo assim, a cultura popular injetava vida na estrada com a canção “Route 66”, de Nat King Cole, e a série de TV de 1960, também intitulada, “Route 66”, sobre um Chevrolet Corvette⁴⁷”.

No ano 1957, o então presidente Dwight Eisenhower assinou a lei das Rodovias Interestaduais, significando o começo do fim da Rota 66. Aos poucos a estrada começou a ser relegada, e no ano 1970 quase todos os segmentos originais da rota tinham sido substituídos

⁴⁶ DONNELLY, Kate. *Route 66: Informação da rota*. Disponível em <http://www.visiteosusa.com.br/usa/road-trips/road-trips/route-66.aspx>.

⁴⁷ Considerado o primeiro carro esportivo fabricado nos Estados Unidos, o Chevrolet Corvette foi criado no ano 1953, e até hoje ainda é fabricado. Atualmente encontra-se na sua 7ª geração. Trata-se de um modelo icônico não apenas nos Estados Unidos, mas também no mundo do automobilismo. Tanto é assim, que a família Corvette possui um museu próprio onde é possível contemplar todas as gerações desse carro.

pelas rodovias modernas, com quatro pistas. Com deslocamentos mais rápidos e seguros, a estrada-mãe perdeu relevância.

No dia 17 de janeiro de 1977, todas as placas do estado de Illinois foram removidas e a Rota 66 foi totalmente substituída pela I-55 naquele estado, ocorrendo o mesmo em outros trechos. Em 1985 a Rota 66 deixou de fazer parte do *US Highway System*, sendo substituída pelas Interestaduais 55, 44, 40, 15 e 10.

A construção das novas vias rápidas significou não apenas o desvio do trânsito das 217 cidades da Rota 66, mas também o dinheiro que os viajantes deixavam no comércio local, deixando essas cidades praticamente no esquecimento. Foram tempos difíceis, até que surgiu o sentimento de relembrar a sensação de liberdade e de nostalgia dos jovens das décadas de 1950 e 1960 que procuravam as praias do Pacífico, rumo ao ensolarado estado da Califórnia.

Foi assim que nasceu a “Historic Route 66”, movimento que tinha como objetivo, dentre outros, resgatar o turismo que as famílias faziam nos parques estaduais, acampados em trailers. A partir desse momento, alguns trechos da rodovia foram designados como “Trechos Pitorescos Nacionais”, com a designação “Histórica Rota 66” (Fig. 23).



Figura 23 - Placa com a designação histórica da Rota 66.
Foto: https://fronterasblog.files.wordpress.com/2008/10/800px-route66_sign.jpg.
Acesso: março de 2016.



Figura 24 - Placa de motel no Arizona.

Foto: <http://guias-viajar.com/estados-unidos/wp-content/uploads/2009/01/fotos-ruta-66-seligman-001.jpg>
Acesso: março de 2016.

Nas cidades e povoados os turistas encontram os tradicionais postos de serviços americanos, lojas de conveniência repletas de souvenirs, e os chamados motéis “inn”, nos quais é possível descansar após um dia inteiro de viagem. Alguns deles são temáticos, simulando tendas de índios norte americanos (Fig. 25).



Figura 25 - Wigwam Village Motel, no meio do deserto do Arizona.

Foto: <http://www.voupracalifornia.com.br/wp-content/uploads/2014/03/Wigwam-Village-Motel6-route-66-blog-vou-para-california.jpg>
Acesso: março de 2016.

No decorrer do percurso da Rota 66, o turista encontra lugares considerados incríveis e fascinantes, como o *Grand Canyon*, reservas de autênticos índios americanos, pequenas cidades que recriam as histórias dos *cowboys* que conquistaram o “velho oeste”, parques nacionais, monumentos históricos, museus, bares temáticos, cidades fantasmas, cidades que o tempo nunca alterou e seus curiosos moradores, sempre com uma boa história para contar.

A rodovia inspirou músicas e filmes. Aparece em um dos grandes romances norte-americanos do século 20, “As Vinhas da Ira”, de John Steinbeck, como cenário para relatar a depressão econômica nos Estados Unidos. Também aparece nos filmes “Sem Destino” (*Easy Rider*, (Fig. 26) e *Cars*, da Disney/Pixar (Fig. 27). Tal e como já foi comentado, o nome da estrada é título da composição de Bobby Troup (*Route 66*), gravada por Nat King Cole e Chuck Berry, dentre outros.



Figura 26 - Cena do filme “Sem Destino”, de 1969.

**Foto: http://motokando.com/fotos/albums/userpics/normal_easyrider_motokando1.jpg.
Acesso: março de 2016.**



Figura 27 - Cena do filme “Cars”.

**Foto: http://photos1.blogger.com/blogger/3511/665/400/mcqueen_mater.0.jpg.
Acesso: março de 2016.**

Portanto, a rodovia tem uma dimensão mítica na cultura americana. Simboliza um período importante no desenvolvimento dessa nação. Nenhuma estrada norte-americana está tão diretamente ligada aos sentimentos de aventura e liberdade quanto a lendária Rota 66. Adotada com muito orgulho pelo povo americano, a cultura do automobilismo dessa nação propiciou que o automóvel, a motocicleta e a liberdade fossem os principais protagonistas da fama desta estrada histórica. Tanto é assim, que o governo norte-americano a declarou Patrimônio Cultural e Histórico dos Estados Unidos. Curiosamente, a rodovia é berço do primeiro Motel e do primeiro *McDonalds* do país⁴⁸.

3.1.2 A Rota 40, na Argentina

Com uma extensão total de 5.000 Km, dos quais apenas 2.800 Km estão pavimentados, esta estrada cruza a Argentina de forma longitudinal, ou seja, de norte a sul. É a estrada mais longa do país. Segundo artigo⁴⁹ do jornal *Diario Norte*, “Es una de las más cautivantes y legendarias rutas de Sudamérica, y algunos la incluyen en la lista con los mejores paisajes del mundo. La ruta nacional 40 atraviesa de manera longitudinal la totalidad del territorio argentino, de Norte a Sur”.

Nascida a partir de uma série de pequenos caminhos que comunicavam vários povoados e zonas comerciais da região, a estrada foi criada no ano 1935. Tendo como limite a Cordilheira dos Andes ao longo da sua longitude, a Rota 40 passa por três regiões da Argentina: Patagônia, Cuyo e Noroeste⁵⁰. Começa em “Cabo Vírgenes”, na província de Santa Cruz, e chega a “La Quiaca”, na província de Jujuy. Segundo artigo do *blog* do Portal de Mendoza⁵¹,

Passa por importantes destinos turísticos da Argentina e representa rápido acesso a todos eles e a 14 Parques Nacionais e 26 Reservas e Parques Provinciais. Conecta-se com 41 Passos Internacionais, atravessa 11 províncias e 5 lugares declarados “Patrimônios da

⁴⁸ROUTE 66 Association of Brazil, História, [S. I.], [201-?], disponível em <www.guiarota66.com/21769/22201.html>.

⁴⁹DIARIO NORTE. *Ruta 40, columna vertebral de La Argentina*. Disponível em <http://www.diarionorte.com/article/132842/ruta-40-columna-vertebral-de-la-argentina->.

⁵⁰Diario Norte. *Op. Cit.*

⁵¹ EL PORTAL DE MENDOZA. *Características Principais*. Disponível em <http://elportaldemendoza.com/pt-br/blog/caracteristicas-principais/>.

Humanidade”, 13 centros de esqui e 18 rios importantes e vários outros de menor categoria. Cruza 236 pontes, passa por aproximadamente 23 salinas e lagos, e mais de 200 cidades, povoados e lugarejos (PORTAL DE MENDOZA, [S. I.] [201-?]).

As figuras 28, 29 e 30 mostram o mapa e as placas da Rota 40, destacando-se a placa do início da via.



Figura 28 - Mapa da Rota 40.

Foto: <http://elportaldemendoza.com/wp-content/uploads/2014/06/MAPA-ruta-40.png>.
Acesso: fevereiro de 2016.



Figura 29 - Placa da Rota 40.

Foto: <http://www.tierraspatagonicas.com/wp-content/uploads/2014/10/ruta40.jpg>.
Acesso: março de 2016.



Figura 30 - Placa do início da Rota 40.

Foto: <http://servicioinformativodelaconstruccion.com/wp-content/uploads/2016/01/ruta-40-Km-011.jpg>. Acesso: março de 2016.

Para o povo argentino, a Rota 40 é um símbolo, um orgulho nacional, assim como a Rota 66 o é para o povo americano⁵². Além disso, a estrada é um atrativo turístico importante para a nação argentina. Em artigo publicado pelo Ministério do Turismo argentino sobre a emblemática obra do “Hito Centro Nacional de La Ruta 40”, Enrique Meyer, ministro do turismo da Argentina, destacou a importância da Rota 40, pois “conecta más de 210 pueblos a lo largo de toda la Argentina con una extensión de más de 5000 kilómetros. Atraviesa los atractivos turísticos de 11 provincias” (MINTUR, 2015).

Inaugurado em ChosMalal, na província de Neuquén, bem no meio da rodovia, o “Hito” possui características emblemáticas dessa região, como por exemplo, “un mástil levemente curvado que simboliza los fuertes vientos de La región y un pedestal con imágenes de Argentina y de Latinoamérica” (MINTUR, 2015). Ainda, segundo esse artigo, o MINTUR (Ministério do Turismo argentino) vem trabalhando para valorizar cada vez mais essa rota, tornando-a assim mais atrativa para os turistas, podendo gerar mais oportunidades de negócios para as economias regionais.

⁵²EL PORTAL DE MENDOZA. *Características Principais*. Disponível em <http://elportaldemendoza.com/pt-br/blog/caracterisitic-as-principais/>.



Figura 31 - “Hito” central da Rota 40.

**Foto: <http://neuquentur.gob.ar/lab/wp-content/uploads/2015/10/HITO-1-960x1280.jpg>
Acesso: março de 2016.**

No decorrer do seu trajeto, é possível apreciar vários tipos de paisagens. Começando em “Cabo Vírgenes”, em nível do mar, a sua extensão vai subindo, até chegar em “Abra del Alcañal”, na província de Salta, chegando a 5.000 metros de altura, fazendo da Rota 40 a estrada mais alta das Américas⁵³.

Sendo assim, nas províncias do sul predominam as mesetas⁵⁴, montanhas, e um clima árido frio. As paisagens características são de lagos, bosques e cadeias montanhosas. Aqui se destacam lugares como o Parque Nacional Los Glaciares e o Perito Moreno, Bariloche, San Martín de los Andes, dentre outros⁵⁵. Trata-se da região composta por Mendoza, San Juan e La Rioja, onde se destacam localidades muito visitadas, como o Aconcagua, Las Leñas, a Caverna de Las Brujas (as bruxas), dentre outras.

⁵³EL PORTAL DE MENDOZA. *Características Principais*. Disponível em <http://elportaldemendoza.com/pt-br/blog/caracteristicas-principais/>.

⁵⁴Também conhecido como “mesa”, é um acidente geográfico caracterizado por uma área elevada de solo com um topo plano, rodeada por todos os lados por escarpas inclinadas.

⁵⁵Diario Norte. Op. Cit.



**Figura 32 - O glaciér Perito Moreno, no Parque Nacional Los Glaciares.
Foto: <http://www.argentina.travel/pics/1600x686/ed9ebce3f8.jpg>.
Acesso: março de 2016.**



**Figura 33 - O monte Aconcágua, na província de Mendoza.
Foto: Monique Renne, melhoresdestinos.com.br.
Acesso: março de 2016.**



**Figura 34 - Caverna Las Brujas.
Foto: <http://www.mendozaviajes.com/residentes/las-lenas-y-caverna-de-las-brujas/>.
Acesso: março de 2016.**

Já nas províncias do noroeste (Catamarca, Tucumán, Salta e Jujuy), onde predominam a meseta e a montanha do altiplano⁵⁶, alguns dos lugares mais visitados são Cafayate, o Cerro⁵⁷ de los Siete Colores (das sete cores), as Ruínas de Quilmes, o Parque Nacional Los Cardones, dentre outros.



Figura 35 - As Ruínas de Quilmes, na província de Tucumán.
Foto: <http://www.latitud-cero.com.ar/2005/quilpir/057.JPG>.
Acesso: março de 2016.

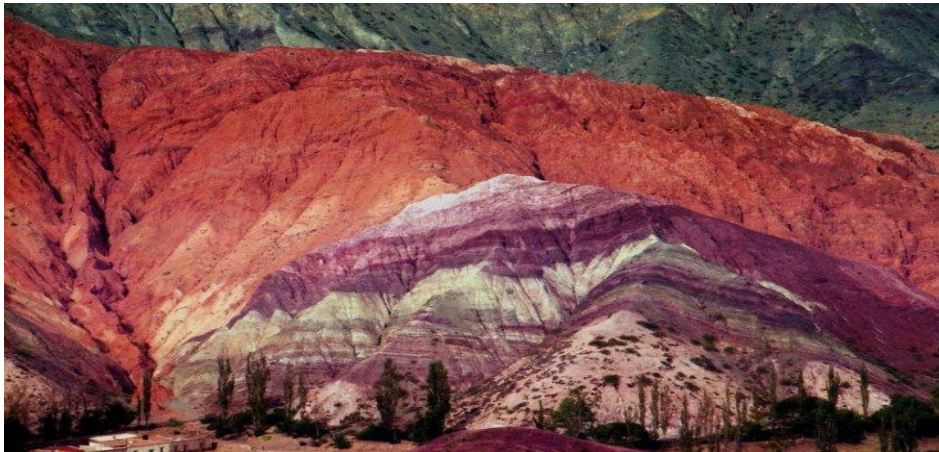


Figura 36 - O Cerro das Sete Cores, na província de Jujuy.
Foto: <http://www.elpatagonico.com/adjuntos/193/imagenes/009/984/0009984336.jpg>.
Acesso: março de 2016.

⁵⁶ Planície no alto de uma serra.

⁵⁷ Colina, pequeno monte.

3.1.3 A Carretera Austral, no Chile

Ao igual que a Rota 66 e a Rota 40, a *Carretera* (estrada) Austral (também conhecida como *Ruta 7*) nasceu a partir da necessidade de unir o extremo sul do Chile, melhorando a rede de caminhos da região, facilitando a acessibilidade das comunidades que até então se encontravam bastante isoladas, ao resto do país. E não é para menos, pois antes da construção dessa estrada, só se podia chegar ao extremo sul chileno mediante barco, avião, ou pela Argentina, via terrestre⁵⁸. Segundo artigo do portal “Turismo Chile⁵⁹”,

Esta extensa región permaneció prácticamente incomunicada del resto del país antes de la construcción de la Carretera Austral. Incluso los 68.000 habitantes que tenía la región, hacia 1985, carecían de vías de comunicación entre las distintas localidades, debido a que la escasa red de caminos, comunicaciones aéreas y marítimas que existían, no presentaban una solución para el aislamiento, a causa de la difícil morfología geográfica y climática (TURISMO CHILE, 2003).

Além da melhoria da infra-estrutura viária, a construção dessa estrada representa uma boa oportunidade de comércio para os vilarejos e cidades por onde passa, assim como um atrativo turístico importante para o Chile. Segundo o Ministerio de Obras Públicas⁶⁰ chilenas (MOP),

Este proyecto otorgará a los habitantes de las zonas involucradas un mayor acceso a los servicios de salud, educación y comercio; además incrementará la valorización de la tierra y el desarrollo de actividades productivas. Asimismo, potenciará el turismo regional, ya que permitirá explorar parajes dotados de gran vegetación (MOP. Vide nota de rodapé número 60).

Unindo “*Puerto Montt*”, cidade localizada no norte do Chile, a “*Villa O’Higgins*”, no extremo sul, a *Ruta 7* têm um comprimento total de aproximadamente 2.200 Km. Durante as décadas de 1950 a 1970, o governo chileno tentou construir vários caminhos que

⁵⁸ VISIT CHILE. *Historia de Carretera Austral*. Disponível em <http://www.visitchile.com/es/guias-turisticas/carretera-austral/historia.htm>.

⁵⁹ TURISMO CHILE. *Historia de La Carretera Austral*. Disponível em <http://www.turismochile.com/guia/austral/articulos/675>.

⁶⁰ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. *Carretera Austral*. Disponível em <http://www.vialidad.cl/proyectos/carreteraaustral/Paginas/default.aspx>.

comunicassem todo o país, sem sucesso. Foi no ano 1976, no então governo de Augusto Pinochet⁶¹, que se deu início à construção da *Carretera Austral*⁶².



Figura 37 - Mapa da Carretera Austral.

Foto: <http://www.falcononline.com.br/forum/index.php?topic=10946.0>.

Acesso: março de 2016.

Naquela época, o Chile queria reforçar a sua soberania na Patagônia, pois tinha conflitos territoriais com o país vizinho, a Argentina. Participaram da construção da estrada o “*Cuerpo Militar del Trabajo*” (CMT), unidade subordinada ao Exército Chileno, o MOP e outras empresas. No total, foram 10.000 soldados chilenos participando em uma das obras de engenharia mais complexas e custosas do país, trabalhando na estrada, em condições de grandes dificuldades, não apenas pela geografia e o clima do lugar, mas também pelas condições de trabalho⁶³.

Esta carretera atraviesa una de las zonas geográficas más accidentadas del mundo. El aislamiento y los obstáculos naturales como selvas vírgenes, fiordos, pantanos, ríos, lagos, acantilados, valles y bosques impenetrables, sumados a la falta de recursos humanos y materiales, elevaban considerablemente el costo de las obras de infraestructura requeridas (TURISMO CHILE, 2003).

⁶¹ O fato de que a estrada fosse construída durante o governo Pinochet fez que parte dos chilenos chamassem a rodovia de “carretera Pinochet”.

⁶² TURISMO CHILE. Op. Cit.

⁶³ VISIT CHILE. Op. Cit.

El CMT trabajó bajo difíciles condiciones climáticas y en el más completo aislamiento geográfico, con 8 meses anuales de temperaturas bajo cero y 10 meses de lluvia. Los 1.250 Km. ya concluidos fueron construidos prácticamente sin maquinaria. Estas sólo actuaron después de que miembros del CMT realizaran el trabajo de más difícil acceso y penetración (TURISMO CHILE, 2003).



Figura 38 - Trecho norte da Ruta7 em obras.
Foto: http://www.eldivisadero.cl/media/notis/30048_12.jpg.
Acesso: março de 2016.

No ano 1989, a rodovia já contava com 2.400 Km de caminhos construídos, incluindo as vias secundárias. Após 20 anos de obras, a estrada ficou pronta no ano 1996, quando se concluiu o trecho que une “*Puerto Montt*” com “*Puerto Yungay*”. Naquela época, o investimento total foi de U\$300 milhões. Porém, isso não significou o fim das obras e investimentos na *Ruta Austral*. No ano 2000 se concluiu o trecho que vai de “*Puerto Yungay*” até “*Villa O' Higgins*”⁶⁴. No ano 2003 se construiu o ramal até “*Caleta Tortel*”. E parou-se por aí, pois não foi possível seguir construindo mais para o sul, devido à presença de montanhas e geleiras⁶⁵.

Apesar disso, a maior parte da *Ruta7* não está asfaltada, dando lugar ao temido “*ripio*”⁶⁶. Também muito comum na *Ruta 40* argentina, representa todo um desafio para os

⁶⁴TURISMO CHILE.Op.Cit.

⁶⁵ VISIT CHILE. Op. Cit.

⁶⁶ Estradas de cascalhos muito comuns no sul da Argentina e no Chile. São estradas que misturam terra com cascalho ou seixos. Os seixos são do tamanho de uma bola de gude até o tamanho de uma laranja. Definição disponível em <https://ushuaia2008.wordpress.com/dicas/como-dirigir-no-ripio/>.

motociclistas mais aventureiros, pois, se já é bastante complicado circular nessas condições em seco, quando chove, ainda é mais difícil, aumentando a chance de se sofrer um acidente e/ou tombo.



Figura 39 - Trecho de ripio da Carretera Austral.
Foto: Jonas Hernández, NationalGeographic en español.
Acesso: março de 2016.



Figura 40 - Motociclista acidentado no ripio.
Foto: Paul Beattie, justonemoremile.com.
Acesso: março de 2016.

Apesar das dificuldades que o motociclista possa encontrar ao longo do seu percurso pela *Carretera Austral*, (*ripio*, vento, frio, chuva, infra-estrutura precária, etc) paisagens como a do Lago General Carrera (Fig. 41), *Puyuhuapi*, no Parque Nacional *Queulat* (Fig. 42), e tantas outras, compostas por lagos, montanhas, geleiras, dentre outros, certamente fazem a viagem valer a pena, fazendo deste percurso uma rota clássica do moto-turismo.



Figura 41 - Lago General Carrera.

Foto: <http://guiadeboaviagem.com.br/wp-content/uploads/2014/07/lago-general-carrera-patagonia-6.jpg>.
Acesso: março de 2016.



Figura 42 - Puyuhuapi, no Parque Nacional Queulat.

Foto: <http://www.kosten.cl/wp-content/uploads/2015/09/parque-nacional-quela.jpg>.
Acesso: março de 2016.

3.1.4 A BR 101, no Brasil

Também denominada translitorânea, a BR 101 é a rodovia brasileira mais longa. Segundo Coelho⁶⁷ (2010), “é uma rodovia federal longitudinal, que atravessa o país no sentido de Norte a Sul, por isso considerada a espinha dorsal do Brasil, além de ser a principal via de transporte rodoviário e de cargas do país”.

Construída pelo exército brasileiro na década de 1950 (os primeiros trechos), a estrada, na atualidade, recebe intenso trânsito não apenas do Brasil, mas também de países como Argentina, Uruguai e Chile. Coelho (2010) afirma que

O ponto inicial da BR 101 está localizado na cidade de Touros (RN), e o ponto final está em São José do Norte (RS). Esta rodovia atravessa 12 estados: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, perfazendo uma extensão total de 4.551,4 Km, quase toda percorrendo o litoral brasileiro (COELHO, 2010).



Figura 43 - Mapa da BR 101.
Foto: <https://pt.wikipedia.org/wiki/BR-101>.
Acesso: março de 2016.

⁶⁷ COELHO, Ludmar Rodrigues. *BR 101 - O caminho de ligação do Brasil*. Disponível em <http://www.logisticadescomplicada.com/br-101-%E2%80%93-o-caminho-de-ligacao-do-brasil/>.

Com a Lei nº 10.292, de 27.09.2001, sancionada pelo então presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, a BR 101 passou a ser chamada “Rodovia Governador Mário Covas” em toda a sua extensão. No sul ela é chamada de Rodovia de ligação do Mercosul e faz parte da Rodovia Panamericana, sendo o principal elo do Brasil com o Uruguai, Argentina e Chile⁶⁸.

Devido ao intenso trânsito de carros e caminhões, o motociclista que trafega por essa estrada deve andar sempre com muito cuidado, mesmo nos trechos duplicados, e especialmente, naqueles cujo asfalto não se encontra bem conservado. Em compensação a tudo isso, a rodovia oferece belas paisagens do litoral brasileiro.



Figura 44 - Início da BR 101, na cidade de Touros (RN).
Foto: Jota Maria, <http://jotamaria-touros.blogspot.com.br/>.
Acesso: março de 2016.



Figura 45 - Trecho da rodovia Rio-Santos, pertencente à BR 101.
Foto: Guilherme Orlando, viagemdemoto.com.
Acesso: março de 2016.

⁶⁸ COELHO, Op. Cit.

3.2 Principais eventos do moto-turismo

Além de contar com rotas que podem ser consideradas como ótimos atrativos turísticos para os seus respectivos países, também há uma série de eventos que, além de atrair milhares de pessoas que simpatizam com o mundo do motociclismo, representam uma fonte de renda importante para as suas localidades e/ou regiões.

Este é o caso dos dois maiores encontros do mundo das motos: o “Daytona Bike Week Festival”, que acontece durante o mês de março de cada ano em Daytona Beach, na Florida, e o “Sturgis Motorcycle Rally”, na cidade de Sturgis, na Dakota do Sul, na primeira semana de agosto de cada ano. Famosos especialmente pelos seus passeios, ambos eventos contam com um público anual aproximado de meio milhão de participantes durante os dez dias de duração, número que vem aumentando ano após ano.

Por outro lado, o mundo do motociclismo conta com duas categorias de corridas que atraem multidões aos circuitos onde acontece cada etapa: são a “MotoGP” e o Campeonato Mundial de Super Bikes⁶⁹. Com 18 e 14 etapas distribuídas por vários países do mundo, respectivamente, cada corrida certamente representa um atrativo turístico para a sua respectiva localidade, tal e como veremos com o exemplo do Grande Prêmio de Jerez da La Frontera, no sul da Espanha, de MotoGP.

3.2.1 O Sturgis Motorcycle Rally

Tal e como foi já comentado, este evento acontece na cidade de Sturgis, no estado americano da Dakota do Sul. Teve início no ano de 1938, pelo moto clube “Jackpine Gypsies” (cujo emblema aparece na Fig. 47). O Rali foi fundado no ano de 1936, quando Clarence “Pappy” Hoel (Fig. 46) adquiriu uma motocicleta Indian e decidiu criar o moto clube, no dia 14 de agosto, intitulado como “Black Hills Classic”, contando com a participação de nove motos e de uma pequena plateia⁷⁰.

⁶⁹ As Super bikes deste campeonato são motocicletas esportivas “de rua”, adaptadas para poder participar em corridas de circuitos fechados.

⁷⁰ O histórico deste evento se encontra no site oficial dele (<http://www.sturgismotorcyclerrally.com/rally-info/timeline-and-photo-gallery>) e em CONCEIÇÃO, Deivison. *A História de Sturgis segundo uma versão alternativa*. Disponível em: <http://portalsportszone.com.br/?p=1380>.

Desde então, o único ano em que não se realizou o clássico Rali de *Black Hills*, foi em 1942, devido ao racionamento de combustível forçado pela Segunda Guerra Mundial. Devido ao aumento de público e de atrativos (por exemplo, as corridas de MotoCross⁷¹, introduzidas no ano de 1961), o evento passou a ter uma duração de cinco dias no ano de 1965, passando para os sete dias de duração atuais em 1975.



Figura 46 - Clarence Hoel, considerado o fundador do encontro de Sturgis.

Foto: www.kotatv.com.

Acesso: março de 2016.



Figura 47 - Logo do moto clube JackpineGypsies.

Foto: <http://www.jackpinegypsies.com/>.

Acesso: março de 2016.

No ano 2000, o encontro de Sturgis registrou a sua maior afluência de público: 600.000 participantes. Nesse aspecto, impressiona o fato de que uma pequena cidade de 7.000 habitantes possa acolher semelhante quantidade de pessoas vindas não apenas de todos os 50 estados dos EUA, mas também de dezenas de países estrangeiros, como por exemplo, Canadá,

⁷¹ Modalidade esportiva realizada com motos “Off Road” (motos adaptadas para correr em pistas de terra e lama).

Japão, Austrália e Inglaterra, tornando-se um destino importante para os amantes e simpatizantes do mundo das motos em nível internacional.

Essas cifras levaram à criação de um departamento exclusivo que ficou encarregado da organização do evento, coordenado pelo governo local, a partir do ano 2002. Durante a sua semana de duração, o encontro oferece vários tipos de atrações para o seu público como, por exemplo, exposições, shows de música, corridas e gastronomia.

Nesse aspecto, o encontro representa um ingresso anual de U\$800,00 milhões para a pequena Sturgis, tornando-se um exemplo da importância do evento para, não apenas a atividade turística, mas também para a geração de renda e de emprego da região.

A afluência de participantes foi aumentando cada vez mais. Nas ilustrações 49 e 50 é possível ver a massificação do evento, que foi se configurando com o passar do tempo.

Mas nem todos os aspectos são positivos. Se por um lado, o evento tem uma importância econômica muito grande, pelo outro, a chegada de tantas pessoas certamente gera uma série de impactos negativos para a cidade, como por exemplo, poluição do ar e acústica (devido à concentração excessiva de tantas motocicletas), conflitos entre comunidade local e turistas e/ou visitantes, alcoolismo, etc. Esses impactos negativos não são exclusivos apenas do encontro de Sturgis, tal e como veremos no capítulo sobre o evento Motocapital de Brasília. Para que grandes encontros de motos como este continuem sendo bem sucedidos, é fundamental que os organizadores levem em consideração não apenas os aspectos econômicos, mas também os sociais e ambientais.

Para o ano 2016, o encontro entrará na sua 76ª edição (Fig. 48), tornando-se um dos eventos motociclísticos mais antigos do mundo. Nesse aspecto, o encontro conta com fãs bem fiéis, que freqüentam Sturgis há 30 anos ou mais.



Figura 48 - Símbolo da 76ª edição do encontro de Sturgis.
Foto: <http://www.motorcycle-usa.com>.
Acesso: março de 2016.



Figura 49 - Edição de encontro do Sturgis, aparentemente na década de 1950.
Foto: <http://www.sturgismotorcyclerrally.com/rally-info/timeline-and-photo-gallery>.
Acesso: março de 2016.



Figura 50 - Rua principal de Sturgis na 75ª edição, no ano 2015.
Foto: <http://www.sturgisrallyphoto.com/>.
Acesso: março de 2016.

3.2.2 O *Daytona Bike Week Festival*

A história⁷² deste grande evento motociclístico começou no dia 24 de janeiro de 1937, quando teve lugar a primeira corrida do *Daytona 200*, na praia de Daytona Beach, na Florida. Conhecida pelas suas areias duras, o primeiro circuito tinha um comprimento aproximado de 7 Km, (3,4 milhas) compostos de asfalto e areia. O californiano Ed Kretz foi o campeão dessa primeira corrida. Curiosamente, era a maré do mar quem determinava o início da corrida, já que quando esta subia, parte do circuito ficava coberto pela água, conforme encontra-se demonstrado na figura abaixo.



**Figura 51 - Ed Kretz sênior na corrida de 1948.
Foto: Ed Kretz Jr, <http://edkretz.tumblr.com/>.
Acesso: março de 2016.**



**Figura 52 - Trecho da Daytona 200 na praia de Daytona Beach.
Foto: <https://timedotcom.files.wordpress.com/2012/03/000528184.jpg?quality=75&strip=color&w=719>.
Acesso: março de 2016.**

⁷² O histórico deste evento está disponível no site <http://www.officialbikeweek.com/bikeweek/ce/bikeweekhistory.htm>.

As corridas em Daytona continuaram até o ano 1942, ano em que a competição foi “oficialmente” cancelada devido às restrições impostas pela Segunda Guerra Mundial (o mesmo ocorreu com o encontro de Sturgis, tal e como já foi comentado). Apesar disso, algumas pessoas não deixaram de participar do evento, criando a *Bike Week*.

In 1942, the Daytona 200 was discontinued because of World War II. Its sanctioning body, the American Motorcycling Association (AMA) solemnly noted it was “in the interests of national defense” that the event was canceled. With the war, came a general rationing of fuel, tires and key engine components. Even though the racing event was “officially” called off, people still showed up for an “unofficial” party called Bike Week⁷³.

No ano 1947 bateu-se o recorde de inscrições na corrida (176). Isso obrigou os governadores locais a pedirem à população que abrisse as portas das suas casas para acolher os participantes da competição, pois os hotéis e *campings* estavam lotados. Em 1948 mudou-se o perfil do circuito devido a reformas feitas na praia de Daytona Beach. O novo traçado tinha aproximadamente 8,5 Km (4,1 milhas), distribuídos entre a areia da praia e o pavimento.

Em 1960 teve lugar a última corrida do Daytona 200 no circuito misto de areia e asfalto. Em 1961, a já famosa competição foi alocada para o Autódromo Internacional de Daytona, lugar onde é realizada até os dias de hoje.

Infelizmente, nem sempre o *Daytona Bike Week* foi o evento pacífico que é nos dias de hoje. Alguns anos após a Segunda Guerra Mundial brigas entre grupos motociclistas fora da lei e agentes policiais eram frequentes. O problema era a falta de organização com relação a alguns eventos que não tinham nada a ver com a corrida. Segundo Erhan, no *site The Cheap Place*⁷⁴, há relatos de que grupos motociclistas fora da lei extorquiam os comerciantes locais cobrando tributos de maneira ilegal para que estes pudessem trabalhar.

The biggest problem in those early years was the lack of organization among the events not related to the race itself. Moreover, because there was no organization, problems ensued. There are plenty of stories of outlaw motorcycle clubs coming to Bike Week and forcing vendors to pay a 'tax' just to sell. Vendors unwilling to pay up would have to deal with the outlaws who approached them. The practice eventually came to an end when the government stepped in and began taxing just about everything connected with the rally (ERHAN, 2015).

⁷³Op. Cit. Vide nota de rodapé número 72.

⁷⁴ERHAN. **Daytona Bike Week? A History of Celebration.** Disponível em <http://www.thecheapplace.com/biker-life-style/daytona-bike-week-a-history-of-celebration>.

Devido a esses problemas e a certas atitudes desses grupos fora da lei (vandalismo, violência, alcoolismo, etc), o evento passou a ser repudiado pela polícia, governos e comunidades locais, que queriam o fim da corrida. Tudo isso mudou a partir da edição de 1986, quando foi criado um grupo tarefa para manter a ordem. Esse grupo estava composto por oficiais da polícia, representantes de negócios, grupos de cidadãos e comerciantes locais. Após um longo período, o *Daytona Bike Week* voltou a ser um evento importante para a cidade de Daytona Beach, provavelmente devido à sua importância econômica⁷⁵.

As for those individual bikers who had trouble obeying the law, things progressively got worse over the years. Problems included everything from drunk driving to vandalism to violent crime. The festival eventually became an event dreaded by local residents, police, and political officials alike. All of that changed when a joint task force was set up following the 1986 edition. The task force was made up of police officials, business representatives, citizen groups, and local leaders. They set about to repair the broken relationships between bikers and residents. Before long, Daytona Bike Week was again an event the city of Daytona Beach began looking forward to (ERHAN, 2015).

No ano de 2016, o evento entra na sua 75ª edição (ou seja, o *Daytona Bike Week* é apenas um ano mais novo que o evento de Sturgis), sendo celebrado durante o período que vai de 4 a 14 de março. Segundo os organizadores do evento⁷⁶, espera-se um público aproximado de meio milhão de pessoas, já que se trata de uma edição especial (75 anos, como mostra o símbolo desta edição do evento, na Fig. 54). E para isso, se espera que esta edição seja a mais memorável de todas.

Por outro lado, este evento é mais um exemplo de que apesar da grande importância que um encontro motociclístico possa representar para uma determinada cidade e/ou região (neste caso, a cidade de Daytona Beach e adjacências), os impactos negativos devem ser sim considerados por todos os grupos envolvidos (comunidades locais, comerciantes, governadores, turistas e/ou visitantes), sem que sejam esquecidos, mais uma vez, os aspectos humanos, sociais e ambientais⁷⁷.

⁷⁵ Segundo artigo do jornal *The Daytona Beach*, no ano 2013 os visitantes e/ou turistas que participaram do *DaytonaBike Week* gastaram um total de U\$74, 8 milhões apenas em um dos condados de Daytona Beach durante os 10 dias de duração do encontro. O artigo está disponível em <http://www.news-journalonline.com/article/20140301/BUSINESS/140229383>.

⁷⁶ Site oficial do evento: www.daytonabikeweek.com.

⁷⁷ Enquanto eu escrevia este capítulo, estava acontecendo a 75ª edição do *Daytona Bike Week*. Pois bem: no site oficial do evento é possível ver o que está acontecendo no encontro, ao vivo. Se o barulho das motos e do som

Os impactos negativos do evento começaram no ano 1948, quando os habitantes locais tiveram de acolher, nas suas próprias casas, os corredores do Daytona 200, devido à falta de alojamentos na cidade. E esses impactos se alastraram com os problemas gerados pelos grupos motociclistas fora da lei, levando a sérios conflitos entre a comunidade local e turistas e/ou visitantes, que por pouco não acabaram com a história deste evento tão significativo, onde milhares de motociclistas invadem a cidade mencionada, conforme a foto abaixo (Fig. 53).



Figura 53 - Milhares de motociclistas invadem a cidade de Daytona Beach.
Foto: Bodgan Pretisor, www.motorbikeonly.com.
Acesso: março de 2016.



Figura 54 - Símbolo da 75ª edição do Daytona Bike Week, de 2016.
Foto: <http://officialbikeweek.com>.
Acesso: fevereiro de 2016.

alto foram suficientes para me distrair, imagine para quem está lá. Chega um momento em que tanto barulho se torna um incômodo.

3.2.3 A MotoGP e o Campeonato Mundial de Super *Bikes*.

As duas categorias são as modalidades mais importantes de competição do Mundial de Motociclismo, no âmbito Motociclismo de Velocidade. Organizadas pela Federação Internacional de Motociclismo (FIM), a MotoGP é considerada a mais importante, além de ser a mais antiga, tendo as primeiras corridas registradas em 1949⁷⁸.

Sendo assim, segundo o dicionário de português online⁷⁹, o termo Motociclismo é “referente à utilização de uma motocicleta como meio de transporte”. Ou seja, é o simples fato de se montar em uma moto e se deslocar de um lugar para outro, sem importar nem distância nem o tempo gastos para tal fim.

Como esporte, o Motociclismo⁸⁰ foi originado no ano de 1885, quando Gottlieb Daimler instalou um motor de combustão interna em uma bicicleta de madeira. A partir do início do século XX, esse esporte começou a adquirir maior profissionalismo devido à grande disputa das suas modalidades, tanto em pistas de asfalto como de terra e lama.

A primeira competição oficial de motos teve lugar no ano de 1896, quando oito corredores fizeram um “bate e volta” entre as cidades francesas de Paris e Nantes, percorrendo uma distância de aproximadamente 152 quilômetros. O vencedor foi M. Chevalier⁸¹.

Em 1904 foi criada a FIM⁸², e em 1905 foi disputado o primeiro título do motociclismo. O vencedor foi Alessandro Anzani, primeiro campeão do mundo na modalidade de velocidade. A primeira corrida de MotoCross foi realizada na localidade inglesa de Camberley, no ano de 1924. Rapidamente essa modalidade popularizou-se em países como a Grã Bretanha e os Estados Unidos⁸³.

Após a Segunda Guerra Mundial as motos começaram a se popularizar e apareceram marcas de países como a Itália, o Japão e a Alemanha, acabando com a então hegemonia das marcas inglesas. Atualmente o motociclismo é considerado um esporte extremamente

⁷⁸ O histórico da categoria MotoGP está disponível no site oficial da competição: www.motogp.com.

⁷⁹ Disponível em <http://www.lexico.pt/motociclismo/>.

⁸⁰ O histórico do Motociclismo está disponível em ADRIÁN e MARCHETTI, *La Motocicleta*. Disponível em <http://www.monografias.com/trabajos95/motocicleta/motocicleta.shtml>.

⁸¹ Não foi possível encontrar o nome próprio de M. Chevalier nas diversas fontes pesquisadas.

⁸² Federação Internacional de Motociclismo. Disponível em <http://www.fim-live.com/en/fim/the-federation/about-the-fim/>.

⁸³ ADRIÁN e MARCHETTI, *Op. Cit.*

competitivo e profissional, assim como de alta periculosidade devido às altas velocidades que as motos podem atingir e à escassa proteção dos pilotos.

A MotoGP é a competição de moto mais antiga jamais disputada, datando desde 1949. Em 1938, a então Federação Internacional dos Clubes dos Motociclistas (FICM), predecessora da atual FIM, organizou o Campeonato Europeu, acolhido por vários países. Com o advento da Segunda Guerra Mundial, o campeonato foi cancelado. Quatro anos depois que a guerra acabou, a FIM anunciou a criação das séries internacionais de competição de duas rodas, atual Campeonato Mundial de Motociclismo⁸⁴.

A primeira edição do Mundial acolheu quatro categorias: 500, 350, 250 e 150 cilindradas. Os campeões foram: Leslie Graham, Freddie Frith, Bruno Ruffo e Nello Pagni, respectivamente. Marcas italianas como Gilera, Moto Guzzi e MV Agusta dominaram o Mundial até a década de 1950. A partir de 1960, a indústria japonesa começou a crescer e a se expandir, propiciando a chegada de construtores como Honda, Yamaha e Suzuki, que começaram a obter as suas primeiras vitórias nas categorias de 125, 250 e 500 cilindradas⁸⁵. Na Figura 55 abaixo vemos Leslie Graham em sua moto.



Figura 55 - Leslie Graham.
Foto: www.mvagusta.com.
Acesso: março de 2016.

⁸⁴ MOTOGP. Op. *Cit.* Vide nota de rodapé número 73.

⁸⁵ *Ibid.* Vide nota de rodapé número 73.

A partir da temporada de 1983, a categoria de 350 cilindradas deixou de existir, deixando o Mundial com quatro categorias: 500, 250, 125 e 50⁸⁶ cilindradas. No ano 2002, a FIM adotou uma série de normativas pelas quais foram introduzidos os motores de até 990 cilindradas e quatro tempos⁸⁷, mais modernos, em consonância com as linhas de produção e desenvolvimento tecnológico das grandes montadoras de motocicletas. Foi a partir desse momento que o Mundial de Motociclismo passou a ser nomeado MotoGP.

O italiano Valentino Rossi (Fig. 56), que ganhara a última edição das 500 cilindradas, foi também o primeiro piloto a vencer a primeira edição da moderna MotoGP, repetindo a façanha por quatro edições mais. Para a temporada 2007, a cilindrada dos motores foi reduzida para 800 centímetros cúbicos, sendo aumentada para 1.000 cilindradas no ano 2012. Além dessa categoria (chamada de “categoria reina”), o Mundial de MotoGP conta com a “Moto3” (antiga 125 cilindradas) e “Moto2” (ex 250 cilindradas), ambas também caracterizadas pelo uso de motores quatro tempos.



Figura 56 - Valentino Rossi.
Foto: www.correiodoestado.com.br.
Acesso: março de 2016.

⁸⁶ Criada no ano 1962, a categoria de 50 cilindradas seria substituída pela de 80 cilindradas no ano 1984, sendo extinguida apenas seis temporadas depois.

⁸⁷ Em comparação com os antigos motores de dois tempos, esses motores modernos são mais fiáveis e duradouros, reduzindo os custos de produção de motocicletas de corrida das montadoras que participavam da MotoGP.

Com um total de 18 Grandes Prêmios em treze países e quatro continentes, o Mundial de MotoGP vai entrar na sua 66ª edição a partir do ano 2016. Administrado pela empresa Dorna Sports (dona dos direitos comerciais da MotoGP) desde 1992, com supervisão da FIM, a competição possui uma cobertura televisiva a escala global, fazendo dos seus eventos importantes atrativos turísticos para as localidades onde são realizados.

Como exemplo disso, citaremos o caso do Grande Prêmio de Jerez da La Frontera, no sul da Espanha. Localizada na província de Cádiz, na comunidade autónoma⁸⁸ da Andaluzia, esse município possui uma população aproximada de 215.000 habitantes. Durante o fim de semana em que a corrida acontece, esse povoado é invadido por milhares de motociclistas e amantes das corridas de moto procedentes não apenas do resto da Espanha, mas também de outros países.

Segundo artigo do jornal “Es Andalucía⁸⁹”, na edição de 2015, o GP recebeu 14.000 espectadores a mais do que na edição de 2014, chegando a um público total de 243.570 pessoas em apenas três dias de duração. Neste aspecto, o Secretário de Turismo dessa região afirmou que a corrida é um excelente atrativo para dar a conhecer a Andaluzia como destino turístico a nível internacional.

Esse aumento de espectadores significou um incremento não apenas da ocupação hoteleira, mas também dos alojamentos do município de Jerez de La Frontera. Segundo o *site* “Reporteros Jerez⁹⁰”, nesse período, a ocupação hoteleira chegou perto dos 100% (99,95%), enquanto a ocupação média de todos os alojamentos da província foi de 96%. A venda de ingressos com relação à edição de 2014 teve um aumento de 10%, significando um impacto de 53 milhões de euros para o município, apenas com o GP, sem contar com os outros atrativos turísticos da região.

⁸⁸ Entidade territorial que possui órgãos administrativos próprios. Atualmente, a Espanha é dividida em 17 comunidades autónomas. Salvando as diferenças, uma comunidade autónoma seria o equivalente a um estado no Brasil.

⁸⁹ Jornal “ES ANDALUCÍA”. *El GP de Jerez recibe 14.000 espectadores más que en 2014*. Disponível em <http://www.europapress.es/esandalucia/cadiz/noticia-gp-jerez-recibe-14000-espectadores-mas-ano-pasado-mas-243000-20150503160716.html>.

⁹⁰ REPORTEROS JEREZ. *El Gran Premio mejoró las previsiones y logró llenar los hoteles de Jerez*. E *La Semana del Gran Premio de Moto GP busca rentabilizar el impacto de la prueba y abrir el Circuito a Jerez*. Artigos disponíveis em <http://www.reporterosjerez.com/tag/turismo/>.



Figura 57 - Estacionamento de motos lotado durante o GP de Jerez.
Foto: <http://www.reporterosjerez.com>.
Acesso: março de 2016.

Além da MotoGP, o Campeonato Mundial de Superbikes (ou WSBK, em inglês) é a outra categoria mais importante da modalidade Motociclismo de Velocidade, tal e como já foi comentado. A grande diferença entre os dois tipos de corrida são as motocicletas: enquanto na primeira competem protótipos exclusivos de competição, na segunda participam motos esportivas de rua modificadas segundo o regulamento da categoria.

Segundo Mesa⁹¹, o WSBK teve a sua primeira edição em 1988. “La competición se creó con la idea de dar cabida a las motocicletas de serie en un campeonato oficial, viendo pugnar por el triunfo a grandes pilotos” (MESA). À diferença da MotoGP, participam motos de rua esportivas de diferentes cilindradas e cilindros, devidamente homologadas para poderem competir. A única restrição são os pneus, fornecidos por uma única marca.

Outra diferença com respeito à MotoGP, é o fato das corridas estarem estruturadas em várias rodadas. O mesmo autor afirma que “El Campeonato se estructura en diversas rondas, dependiendo de la edición. En cada una de las rondas se disputan dos carreras. Al final de cada edición del Campeonato del Mundo se determinan dos premios, uno es el título al mejor piloto y el otro el título al mejor fabricante”⁹².

Ao longo da sua história, o Mundial de Superbikes sempre foi disputado por grandes pilotos, inclusive vários deles, procedentes da MotoGP. O vencedor das duas primeiras edições foi o estadunidense Fred Merkel, que vemos em sua moto na Figura 58. Outro grande

⁹¹ MESA, Alexandre Romero. *Campeonato Mundial de Superbikes: Sobre las Superbikes y su máxima competición*. Disponível em <http://deportes.about.com/od/Automovilismo/a/Campeonato-Mundial-De-Superbikes.htm>.

⁹²Mesa, Alexandre Romero. *Op. Cit.*

piloto da categoria (talvez o mais importante da história) é o britânico Carl Fogarty, que vemos na Figura 59, campeão em quatro edições da categoria.



Figura 58 - Fred Merkel.
Foto: <http://alchetron.com>.
Acesso: março de 2016.



Figura 59 - Carl Fogarty.
Foto: JoSubramaniam, <http://www.motorbiketimes.com>.
Acesso: março de 2016.

Com 14 etapas distribuídas em vários países, (quatro a menos que a MotoGP) o WSBK também é um evento com uma grande emissão televisiva. Apesar de não ter a mesma repercussão que a MotoGP, os seus eventos também atraem milhares de motociclistas e aficionados ao mundo das corridas de moto. Tanto é assim, que o Mundial de Superbikes também tem uma etapa no município de Jerez de La Frontera, cuja importância para a atividade turística da região pôde ser apreciada com o exemplo da MotoGP.

4. MOTOCICLISMO E GÊNERO: GRUPOS MOTOCICLISTAS FEMININOS

4.1 Motociclismo e Gênero: Grupos motociclistas femininos

Conforme foi mencionado na justificativa do presente trabalho, dados recentes do DENATRAN (2015, vide nota de rodapé número 20) mostram que o número de mulheres com habilitação para pilotar uma motocicleta no Brasil aumentou um 45,5% nos últimos cinco anos. Por outro lado, ao redor do mundo, o número de associações e clubes exclusivamente femininos também tem aumentado. Um exemplo disso foi a criação do clube de mulheres motociclistas do Marrocos, em 2011, primeira e única associação de mulheres motociclistas no mundo árabe.

Outro exemplo é o caso do “*The Bikerni*”, primeiro clube nacional feminino motociclista da Índia⁹³, país conhecido pela constante violação dos direitos das mulheres. Apesar disso, atualmente o clube possui mais de 250 participantes. As integrantes desse clube tornaram-se famosas por terem participado do Rali de Khardung, um dos mais duros do mundo: são 2500 quilômetros entre Déli e o vale de Nubra, a uma altitude de 6000 metros no Himalaia. Participar desse rali representa uma ação de sensibilização pelo respeito com as mulheres.

Estas asociaciones van más allá de reunirse para recorrer kilómetros y kilómetros, lo que une a las mujeres es la solidaridad, el interés por ayudarse mutuamente, por retribuir algo positivo a la sociedad en la que viven y lograr un desarrollo personal que les ayuda a emanciparse. No es de extrañar que los clubs organicen eventos de recaudación para organizar eventos de beneficencia y que colaboren con otras asociaciones de mujeres, pues la figura que proyectan montadas en sus motocicletas de 300kg es imponente, transmite una imagen de la mujer que ha logrado imponerse en un mundo masculino, lo que ayuda a otras mujeres a tener confianza en sí mismas (MCDONALD, 2014).

Além disso, conforme comentado no capítulo sobre a história do moto-turismo, o moto clube mais antigo do mundo foi fundado por duas mulheres, no ano de 1940, conforme carta

⁹³ Segundo reportagem do portal de notícias Terra, do dia 13 de junho de 2012, a Índia é o pior país dentre o chamado G20 para as mulheres, devido à constante violação dos seus direitos (são maltratadas, discriminadas e até mortas pelo simples fato de serem mulheres).

patenteada pela AMA (Associação Americana de Motociclismo). Esse fato, dentre outros, mostra a importância das mulheres no mundo das motos.

4.1.1 *The Bikerni*

Fundado por Urvashi Patole em janeiro de 2011, na Índia, o principal objetivo do clube era criar uma base para mulheres que quisessem montar e andar em motocicleta, buscando respeito e igualdade com os homens motociclistas. A primeira facção⁹⁴ das Bikernis nasceu na cidade de Pune, com 14 membros.

Graças à dedicação das suas integrantes, o moto-clube foi crescendo em número de facções e membros, estando atualmente espalhadas pelas principais cidades da Índia. “Now we have chapters all over India – Mumbai, Delhi, Kulu-Manali, Mysore, Bangalore, Chennai, Hyderabad, Bhubhneswar, Lucknow, Kolkata, Guwahati, Jaipur, Kutch, Ahmedabad, Surat and Rajkot⁹⁵”. Como já mencionado, são mais de 250 membros com idades que oscilam entre os 17 e os 54 anos.

Consideradas como pioneiras na fundação de moto-clubes femininos na Índia, as Bikernis, cujo símbolo se mostra na Figura 60, são bastante respeitadas dentro do mundo do motociclismo do seu país. Além de passeios, o grupo (Fig. 61) também organiza ações de caridade, encorajando a participação das mulheres motociclistas indianas no mundo das motos. “*The Bikerni encourages the members to head out on road-trips, to connect with fellow members and treat them like family and also participates and volunteers in motorcycling events and social causes*⁹⁶”.



Figura 60 - Símbolo das bikernis.
Foto: Sundeep Gajjar, <http://thegrandaustrianroadtrip.com>.
Acesso: março de 2016.

⁹⁴Segundo o Dicionário Online de Português, uma facção é o grupo das pessoas que fazem parte de um partido político. No caso dos moto-clubes, as facções são os grupos de pessoas que integram os mesmos, em diferentes regiões, estados, e inclusive em alguns casos, países.

⁹⁵ The Bikerni. Disponível em <http://www.globalwomenwhoride.com/2015/07/the-bikerni/>.

⁹⁶ The Bikerni. Disponível em <https://about.me/thebikerni>.



Figura 61 - The Bikerni.
Foto: Bikerni Association, <http://www.thestar.com>.
Acesso: março de 2016.

4.1.2 *Motor Maids Inc.*

O *Motor Maids*⁹⁷*Inc.* é um dos grupos de motociclistas mais antigos do mundo. No final da década de 1930, uma jovem entusiasta das motocicletas chamada Linda Dugeau, de Providence, Rhode Island (EUA), concebeu a idéia de que poderia haver um número de mulheres que possuíam suas próprias motocicletas e que poderiam estar interessadas em se conhecer umas às outras. Linda escreveu às concessionárias, pilotos e qualquer pessoa que ela achava que poderia saber de mulheres motociclistas. Após esta pesquisa extensa, ela compilou uma lista a partir da qual a organização *Motor Maid* foi fundada com 51 membros, em 1940. Nesse mesmo ano, a motociclista Dot Robinson uniu-se a Linda Dugeau (Fig. 63) para fundar uma organização de mulheres motociclistas. Ela viajou pelos Estados Unidos de ponta a ponta, encontrando as 51 senhoras e formando o *Motor Maids da America Inc.* A carta de número 509 da AMA foi emitida para o clube em 1941, o que representaria a fundação do grupo. Na Figura 62, vê-se o símbolo do motoclube.

A premissa básica do moto-grupo era unir mulheres motociclistas, e promover o interesse pela motocicleta. O artigo da constituição inicial do moto-clube, que estabelece os requisitos para a adesão, se manteve desde a primeira reunião – podem-se aderir ao Motor

⁹⁷ As informações desse moto-clube estão disponíveis no site oficial do grupo: <http://www.motormaids.org/>.

Maidas mulheres que possuem e pilotam legalmente sua própria moto ou que esta última pertença a um membro da família.

Na Figura 64, encontra-se uma imagem atual do Motor Maid Inc. O clube realiza uma convenção nacionala cada mês de julho, em uma parte diferente da América do Norte. Os membros só podem assistir às convenções se viajarem para o local do evento em motocicleta. Se um membro já participou em duas convenções nacionais e tem dez anos de atividade consecutivos de filiação, ela pode receber o “Life Membership”. O “Silver Life Membership” exige uma adesão de 25 anos de sócia ativa e que tenha participado em cinco convenções. Se a associada participou de 10 convenções durante 50 anos de sócia ativa, recebe o “Golden Life Membership”⁹⁸.

O grupo possui 5 regras:

- 1) Andar de moto é importante, e sentem-se orgulhosas de ser um moto-clube;
- 2) É importante se divertir naquilo que fazem;
- 3) Acreditam na importância da sua história e na sua preservação;
- 4) Acreditam nas suas tradições;
- 5) Mostrar uma imagem positiva da mulher motociclista demonstra respeito pelos outros e por elas mesmas⁹⁹.



Figura 62 - Símbolo das MotorMaids Inc.

Foto: <http://www.pamotormmaids.com/>

Acesso: março de 2016.

⁹⁸ MOTORMAIDS. Op. Cit. Não foram achados registros de membros com o “Golden Life Membership” nas fontes utilizadas.

⁹⁹ *Ibid.*



Figura 63 - Linda Dugeau e Dot Robinson, fundadoras do Motor Maid Inc.
Foto: <http://theoriginalbadgirl.blogspot.com>.
Acesso: março de 2016.



Figura 64 - Membros do Motor Maids Inc.
Foto: Christopher Lane, <http://njmonthly.com>.
Acesso: março de 2016.

4.1.3 As Vulcanas de Brasília

A grande paixão pelo motociclismo e o fato de acharem os moto-clubes muito restritos e fechados, foram os principais motivos para que um grupo de amigas fundasse, em 1999, em Brasília, o grupo Vulcanas, que nasceu sob a égide da fraternidade, com o lema “paixão por duas rodas, amizade e união”. Juntas demonstraram que as mulheres também podem andar de moto e não apenas na garupa, quebrando assim vários paradigmas. Do mesmo modo que as *Motor Maids*, as Vulcanas também primam pela elegância e a vaidade, equilibrando a feminilidade com o domínio que possuem das suas máquinas, e demonstrando total determinação quando encaram as longas estradas pelas viagens Brasil a fora.

Sendo assim, o grupo foi criado com o propósito de incentivar a maior participação feminina no universo do motociclismo, “conhecer pessoas, viajar e curtir o vento no rosto com muita adrenalina correndo nas veias” (AS VULCANAS, 1999). O fato de ser um moto-clube exclusivamente feminino não significa que elas subestimem ou excluam outros gêneros, como o masculino. Muito pelo contrário.

O nome Vulcanas faz referência à mitologia grega. Vulcano: Deus do fogo e dos metais que fabricava os relâmpagos de Zeus. Ele era o deus romano do fogo, filho de Júpiter e de Juno ou ainda, segundo alguns mitólogos, somente de Juno com o auxílio do Vento. Sua figura era representada como um ferreiro. O Brasão, logomarca do moto-clube, foi idealizado em conjunto e procura sintetizar elementos dessa lenda sob a ótica feminina (Fig. 65).



Figura 65 - Símbolo das Vulcanas.
Foto: <http://www.vulcanas.com.br>.
Acesso: março de 2016.



Figura 66 - As Vulcanas.
Foto: <http://motoclubers.blogspot.com.br>.
Acesso: março de 2016.

5. O EVENTO MOTOCAPITAL DE BRASÍLIA

Criado em março de 2004 para substituir o Evento do Encontro Nacional do Dia do Motociclismo¹⁰⁰ em Brasília, criado pelo Sérgio Cruz, que entraria em sua 4ª edição naquele ano, o evento reuniu 30 mil pessoas durante os 5 dias de duração, número que superou as expectativas dos organizadores. Idealizado e organizado inicialmente por dois amigos motociclistas, o encontro tem crescido a cada ano desde a sua primeira edição. Tanto é assim, que devido ao crescimento de público e à necessidade de uma infra-estrutura maior e mais organizada, o local do evento passou da Orla do Lago Paranoá para o Parque de Exposições da Granja do Torto a partir da VI edição.

No ano 2010, Marco Portinho, que até então trabalhava como colaborador no evento do dia nacional do motociclismo, e o seu sócio, compraramos direitos do evento, que passou a ser chamado de Motocapital, tornando-se uma marca registrada, inclusive com patente. Desde então, o evento não parou de crescer, tornando-se o encontro de motos mais importante da América Latina, e o terceiro mais importante do mundo, depois dos eventos de Sturgis e Daytona, tal e como foi comentado no segundo capítulo deste trabalho.

Em julho de 2015 foi realizada a 12ª edição do Motocapital, voltando-se a bater o recorde de público, chegando-se a 500 mil participantes (contra 454 mil na edição de 2014) e mais de 170 mil motos (em 2014 foram estimadas 115 mil) dentro do recinto do evento, segundo a Polícia Militar de Brasília e Marco Portinho, organizador do evento. Devido a isso, o encontro mudará de nome a partir da edição de 2016, passando-se a chamar Brasília Motor Capital Week¹⁰¹, e passará de quatro para dez dias de duração. Com isso, o evento adquiriu o *status* de “Bike Week”, a exemplo da concentração de Daytona, nos Estados Unidos. A previsão é de que 800 mil pessoas passem pelo recinto do Brasília Motor Capital Week durante os seus dez dias de duração.

Segundo Portinho, essas mudanças têm uma razão: “as pessoas que vêm de muito longe, passam de três a quatro dias na estrada para chegar até aqui, e depois mais três ou quatro dias para voltar, ficando sem tempo para descansar. Então, a pedido deles, com dez dias a pessoa tem tempo de descansar e curtir o evento”.

¹⁰⁰ Segundo Marco Portinho, organizador do Motocapital de Brasília, o dia nacional do motociclismo é celebrado em 27 de julho, motivo pelo qual o Motocapital é realizado na última semana desse mês.

¹⁰¹<http://www.brasiliamotocapital.com.br/modelo/index.php/de-motocapital-a-capital-moto-week/>

Com um registro de público tão elevado (há pessoas procedentes de todos os estados do Brasil, fora outros países, como Chile, Argentina Uruguai, Venezuela, Colômbia, Itália, Portugal, Estados Unidos), perguntou-se a Portinho sobre os motivos do Motocapital não ser realizado em outros estados com um turismo de eventos mais significativo do que o de Brasília, como por exemplo, São Paulo e Rio de Janeiro. Segundo o organizador do Motocapital, ele já recebeu convites desses e outros estados para mudar a sede do evento, mas os negou devido às peculiaridades de Brasília.

Segundo ele, no Brasil, “tudo converge para Brasília. Se eu faço um evento no sul, para o pessoal do nordeste, fica longe. E vice-versa. Ora, eu estou no meio. Então, é a mesma distância para quem vem do Recife ou de Porto Alegre”. Além de citar o fato de Brasília estar no centro do país, Portinho destacou que “aqui, o terreno é muito propício para a moto por ser plano, julho é um mês que não chove... então, (Brasília) tem todas essas particularidades, e a curiosidade de que todo brasileiro que não conhece, mas deveria conhecer, a sua capital.”

Para se ter uma idéia da importância deste evento não apenas para a cidade de Brasília, mas também para a sua atividade turística, Portinho destaca que o Motocapital é o evento mais importante da capital federal, e que faz parte do calendário de eventos do Governo do Distrito Federal (GDF), segundo a Secretaria de Turismo do Distrito Federal. Segundo ele, “não existe outro evento em Brasília que traga tanta gente para cá. Nós ocupamos boa parte da rede hoteleira, não só do Plano Piloto, mas também de algumas cidades satélites¹⁰²”. Durante o período de realização do Motocapital, os hotéis registram médias elevadas de ocupação, fora as mais de 17.000 pessoas que ficam acampadas dentro do recinto do Motocapital, nas áreas de camping, segundo o organizador do evento em entrevista ao autor.

Neste aspecto, é importante destacar que durante o mês de julho Brasília fica vazia devido ao período de férias e ao recesso parlamentar. Muitos habitantes da capital federal viajam para outras regiões e estados, como por exemplo, o nordeste, em busca das praias. Portanto, em uma época em que as pessoas saem da cidade, o Motocapital torna-se um atrativo turístico importantíssimo para Brasília, atraindo milhares de turistas e visitantes não apenas de todas as regiões do Brasil, mas também de outros países, conforme acabamos de ver.

A respeito da renda gerada pelo evento, se levamos em consideração que, de média, o turista que vai ao Motocapital gasta R\$480,00¹⁰³, e que, segundo a pesquisa feita por

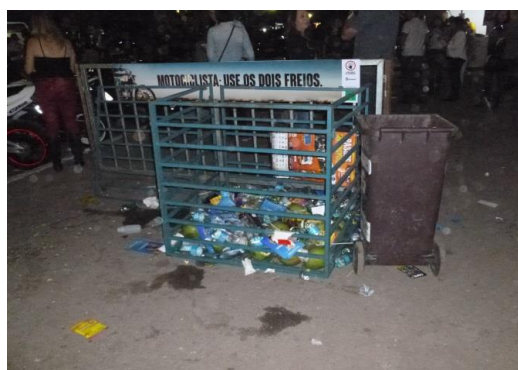
¹⁰² Cidades localizadas nas proximidades de Brasília, como por exemplo, Taguatinga, Guará, Ceilândia, Sobradinho, dentre outras, e que também fazem parte do Distrito Federal.

¹⁰³ Esses dados são da Secretaria de Turismo de Brasília, segundo Portinho.

Moreira¹⁰⁴ em 2010, 50% dos usuários do evento procedem de fora do Distrito Federal, fazendo um cálculo simples: 250 mil pessoas X R\$480,00 = R\$120,00 milhões em receita, para a cidade de Brasília. Isso contando apenas as despesas das pessoas que vêm de fora, sem contar os possíveis gastos do público que reside no Distrito Federal, que certamente, em algum momento, também fará alguma compra dentro do recinto do evento (lanche, bebida, ou inclusive algum acessório nos estandes).

Por outro lado, tal e como foi comentado no capítulo sobre os eventos de Sturgis e Daytona, além dos aspectos econômicos, devem-se levar também em consideração os aspectos sociais e meio ambientais, e seus possíveis impactos negativos.

No caso do Motocapital, o lixo (Fig. 67) é um grande problema, já que são geradas muitas toneladas de resíduos. Para minimizar esse impacto, Portinho afirma que nos últimos anos têm-se feito acordos com cooperativas de catadores de lixo para reciclar, dentre outros, as latinhas de cerveja e refrigerante, cujo volume é muito grande (mais de 150.000 latas, só de cerveja). Além das cooperativas, “eu faço acordo com instituições de caridade, pois isso gera até uma receita considerável. Eles vêm, eles catam, eu arrumo um lugarzinho onde deixar os resíduos estocados, eles vêm de caminhão e pegam aqui”. Aqui é importante mencionar que durante a os dias de pesquisa de campo do presente trabalho, foram observados catadores de lixo fazendo a coleta dos resíduos do evento. Apesar dessas medidas, “ainda está longe do ideal. A gente aumentou o número de contêineres de lixo, só que a cada ano aumenta o público, e aí a gente precisa botar mais contêineres. Neste ano, para 2016, nós contratamos uma firma especializada em reciclagem, especializada em tudo, até em lixo orgânico, que também é um problema”. Ou seja, o serviço de recolhimento de lixo do evento é terceirizado, como outros serviços (segurança, alimentos e bebidas, dentre outros).



**Figura 67 - Contêineres de lixo do Motocapital.
Foto: Alberto Oller, julho de 2015.**

¹⁰⁴ MOREIRA, Sergio Oller. *O Evento Motocapital: Diagnóstico do atrativo para a atividade turística de Brasília*. Gráfico 6, p. 30.

Outro impacto negativo gerado pelo Motocapital é a poluição sonora e, especialmente, a poluição do ar, devido à massiva concentração de motos. Quando questionado sobre se os organizadores fazem algum tipo de ação para minimizar esses impactos, Portinho disse que nunca tomaram medidas para minimizar esses problemas e que por isso, para 2016, eles estão procurando assessoramento e ajuda de órgão especializado da Universidade de Brasília (UnB) para tal finalidade, pois se trata de um tema no qual se consideram leigos, segundo ele. Para os organizadores do evento, trata-se de um tema muito importante, já que se mostrar responsável perante o meio ambiente é fundamental para mostrar uma boa imagem do Motocapital.



Figura 68 - Avenida principal abarrotada de motociclistas e motos. Alberto Oller, julho de 2015.

Dentre os diversos tipos de eventos existentes -feiras, congressos, convenções de vendas, eventos sociais, desportivos, culturais, *Road shows*, *shows*, entre outros- o Motocapital poderia ser classificado como uma Feira ou Exposição, pois, segundo Zanella,

São eventos de caráter comercial e de grande porte que reúnem fornecedores, fabricantes, vendedores, compradores ou clientes, consumidores ou usuários, entidades de fomento, financeiras, bancos, etc., para estabelecer contatos comerciais, apresentação ou exposições de produtos, bens, serviços e apresentação ou lançamento de novas tecnologias. Por sua grandeza e complexidade, esses eventos poderão exigir a montagem de instalações especiais e a utilização de ampla área de ocupação e movimentação, além da montagem de estandes. Utiliza-se também a denominação de *salão* ou *mostra*, o que se aplica geralmente para eventos da mesma característica, porém de pequeno ou meio porte (ZANELLA, 2010, p. 10)

Giacaglia (2006) argumenta que:

São eventos direcionados a segmentos específicos de mercado, têm duração média de uma semana e são organizados e comercializados

por empresas especializadas no ramo. Normalmente ocorrem dentro de Pavilhões de Exposições, especialmente preparados para essa finalidade. Esse tipo de evento é utilizado quando se deseja atrair grande número de consumidores a um único local para lhes apresentar produtos e serviços de maneira bastante atraente e motivadora, induzindo-os à compra imediata. A vantagem da Feira, com relação a outros eventos, está justamente na possibilidade de exposição da empresa e seus produtos a um grande público segmentado; portanto, parte do seu *target*, em um curto e intenso período de tempo, sem que, para isso, seja necessário incorrer em altos investimentos de divulgação (GIACAGLIA, 2006, P. 42).

Com características de uma feira ou exposição (exposição de estandes, ampla área de utilização, curta duração, dentre outros), o evento, além de oferecer diferentes atividades de lazer para os seus participantes (jogos, passeio de moto por Brasília, música ao vivo, entre outros), também oferece serviços de venda de alimentos e bebidas, ampla área para acampar com segurança, banheiro e chuveiro quente, exposição de estandes de empresas do Distrito Federal e de outros estados do Brasil com todo tipo de produtos relacionados com o mundo das motocicletas (acessórios para as motos e os pilotos, adesivos, roupa, etc), lava-motos e concessionárias com as últimas novidades do mercado, como se pode apreciar nas Figuras 69 e 70.



**Figura 69 - Estande com acessórios motociclísticos.
Foto: Alberto Oller, julho de 2015.**



**Figura 70 - Estande com as últimas novidades.
Foto: Alberto Oller, julho de 2015.**

As Figuras 71 a 75 mostram diversos locais da infra-estrutura montada para atender o evento, inclusive pontos de alimentação e venda de bebidas.



**Figura 71 - Palco do Motocapital, com o símbolo do evento.
Foto: Alberto Oller, julho de 2015.**



**Figura 72 – O autor no ponto de acesso ao evento para as motos.
Foto: Alberto Oller, julho de 2015.**



**Figura 73 - CAT¹⁰⁵ do Motocapital.
Foto: Alberto Oller, julho de 2015.**

¹⁰⁵Centro de Atenção ao Turista.



**Figura 74 - Churrasco no Motocapital.
Foto: Alberto Oller, julho de 2015.**



**Figura 75 - Local de venda de bebidas.
Foto: Alberto Oller, julho de 2015.**

Por último, procurou-se saber se a Impacto Eventos, responsável pela organização do Motocapital, também organiza outros encontros de motos. Segundo Portinho, a empresa também faz eventos corporativos por todo o Brasil, mas o Motocapital é o único evento motociclístico que a empresa organiza. Ele afirma que “eu e o meu sócio também somos motociclistas, e nada melhor que juntar o útil ao agradável. Aqui é o lazer”. Ou seja, o Motocapital é um encontro feito por e para motociclistas. Além disso, também é um encontro no qual as pessoas convivem em um ambiente de festa, confraternização, paz e respeito. É importante dizer que durante os cinco dias de pesquisa de campo, não foram registrados brigas e/ou alterações da ordem pública. Pelo contrário, os entrevistados, como veremos a seguir, se mostraram cordiais e receptivos para responder as perguntas. Além disso, foi registrada a presença de pessoas idosas e crianças no local, demonstrando tratar-se de um ambiente familiar dentro do recinto do evento.

6. ANÁLISE DOS RESULTADOS

6.1 Entrevistas

Para obter-se um perfil claro do moto-turista que participa do Motocapital, assim como das suas motivações e experiências para viajar por meio do uso da motocicleta, foram entrevistadas 45 pessoas durante os cinco dias de duração do evento, conforme já comentado. Para tal finalidade foi elaborado um roteiro de entrevista semi-diretiva, sem perguntas fechadas, nas quais o entrevistado teve toda a liberdade para expressar as suas opiniões e experiências.

As entrevistas ocorreram dentro das instalações do encontro. Tal e como já foi mencionado, as amostras selecionadas foram pessoas que não residem no Distrito Federal, e que se deslocaram até o evento mediante o uso exclusivo da motocicleta.

Aqui foi realizada análise das respostas dos/as entrevistados/as à respeito dos conceitos de Gênero, Tribalismo e Identidade do capítulo 1 do presente trabalho. As entrevistas foram divididas em um total de 5 blocos, sendo que cada bloco é formado por um total de 9 entrevistas cada um, totalizando um total de 45 entrevistas.

Para preservar o anonimato dos/as entrevistados/as, foram usados nomes fictícios. Além disso, também foram omitidos os nomes dos moto-clubes, limitando-nos apenas a dizer se participam de algum grupo motociclístico, ou não.

Entrevista 01

“Vim de Belo Horizonte, (MG), sou membro de um moto-clube de lá. Para mim, as mulheres aportam beleza ao mundo do motociclismo. Vim de moto para fugir da rotina, e pela sensação de liberdade. Nós não somos aviadores, nem motoristas de ônibus ou de carro. Somos motociclistas. E os motociclistas andam e moto. Gosto de viajar de moto devido à sensação de liberdade que esta propicia. 2ª vez no Motocapital, sempre de moto. Vim acompanhado com outros colegas do moto-clube, inclusive com um amigo na garupa. Motivo: Assim é mais seguro, caso alguma coisa aconteça. - Teve uma pane na moto em Cristalina, mas consegui resolver na estrada mesmo. Estou hospedado no camping do Motocapital, juntamente com outros membros do moto-clube. Pretendo fazer turismo por Brasília (Esplanada, Estádio Mané Garrincha, Ponte JK). Esses são os atrativos que aparecem na TV para visitar em Brasília.”. (Rafael, 27 anos).

Entrevista 02

“Vim de Belo Horizonte (MG). Sou Membro de um moto-clube de lá. Vim para prestigiar o Motocapital, juntamente com meus colegas de moto-clube. Gosto de viajar de moto devido à sensação de liberdade que esta propicia. Venho pela 1ª vez no Motocapital, e de moto. Estou acompanhado com outros colegas do moto-clube, na garupa. Sinto-me mais seguro. Tive que esperar Rafael resolver a pane que sofreu na moto. Estou hospedado na zona de camping do Motocapital, juntamente com outros membros do moto-clube. Pretendo fazer turismo por Brasília (Esplanada, Estádio Mané Garrincha, Torre de TV, Catedral, Memorial JK e Ponte JK). Para mim estes são os monumentos marcantes s da cidade. Quanto às mulheres participarem deste evento enquanto motociclistas é muito importante, porque elas estão ocupando espaços nestes grupos”. (Joaquim, 23 anos).

Entrevista 03

“Eu vim de Formiga, em (MG). Faço parte de um moto-clube de lá. Para mim, as mulheres aportam ar fresco ao mundo do motociclismo. Eu vim porque gosto de viajar de moto. Gosto de sentir o vento no rosto quando ando de moto. Também gosto da sensação de liberdade. É a terceira vez que venho ao Motocapital. Sempre vim de moto. Estou acompanhado, com outro amigo do moto-clube. Prefiro viajar acompanhado, especialmente em viagens mais longas, porque eu já tenho uma idade e caso alguma coisa aconteça comigo, é melhor estar acompanhado. Não sofremos contratempos durante a viagem, foi tranqüilo. Estamos Hospedados em hotel, e pretendemos fazer turismo por Brasília” (não especificou que monumentos e/ou lugares pretende visitar). (Saulo, 66 anos).

Entrevista 04

“Eu também vim de Formiga (MG,) e faço parte de um moto-clube de lá. Para mim, as mulheres aportam ar fresco e beleza ao mundo do motociclismo. Gosto da viagem em si, que é a minha motivação para viajar de moto até o Motocapital. Também gosto de sentir o vento no rosto ao andar de moto, e a sensação de liberdade. Estou no Motocapital pela segunda vez e sempre vim de moto. Viajo acompanhado com o Saulo. Assim é mais seguro e mais divertido. Eu também já tenho uma idade, e prefiro viajar acompanhado. Não sofremos contratempos durante a viagem, foi tranqüilo. Estamos hospedados em hotel. Quero fazer turismo por Brasília, com o Saulo” (não especificou que monumentos e/ou lugares pretende visitar). (Juscelino (amigo do Saulo, viajaram juntos, cada um na sua moto), 67 anos).

Entrevista 05

“Eu vim de Marabá (PA). Sou membro de um moto-club de lá. Penso que as mulheres aportam estilo ao motociclismo. Vim de moto porque isso me dá prazer, e gosto de sentir a viagem. Do que eu gosto mais quando viajo de moto? É de sentir o vento, os odores da estrada, a sensação de liberdade. É a segunda vez que estou no Motocapital, e sempre vim de moto. Viajei acompanhado. Viajar sozinho é monótono e perigoso. A minha moto teve uma pane elétrica em Palmas (TO). Perdemos seis horas de viagem. O problema foi resolvido em Palmas mesmo, no mecânico. Estamos acampados na zona de camping do Motocapital, com vários amigos e colegas do moto-club. Não pretendo fazer turismo por Brasília, porque já conheço a cidade. Já fiz turismo em uma viagem anterior”. (Marco Antônio, 67 anos).

Entrevista 06

“Vim de Marabá (PA). Sou membro de um moto-club de lá. Penso que as mulheres aportam estilo e charme ao motociclismo. Vim de moto porque isso me dá prazer e eu gosto de curtir a viagem. O que eu gosto mais quando viajo de moto é sentir o vento, a sensação de liberdade. É a segunda vez que eu venho ao Motocapital, e sempre de moto. Viajo acompanhado, com o Marco Antônio, ele na moto dele e eu na minha. Assim é mais divertido e mais seguro. Eu não tive nenhum contratempo, mas tive de esperar o Marco Antônio resolver o problema da moto dele. Nós estamos acampados na zona de camping do Motocapital, com vários amigos e colegas do moto-club. Não pretendo fazer turismo por Brasília”. (Flávio (amigo do Marco Antônio), 58 anos).

Entrevista 07

“Eu vim de Americana (SP). Faço parte de um moto-club de lá. Acho que as mulheres aportam equilíbrio ao motociclismo. Viajei de moto até o Motocapital porque gosto de viajar de moto. Isso, para mim, é um prazer. O que eu mais gosto quando viajo de moto é de fugir da rotina, juntamente com a sensação de liberdade. É a segunda vez que eu venho ao Motocapital, e sempre de moto. Viajo acompanhado, com a minha esposa na garupa, e alguns amigos, também de moto. Acho que viajar sozinho é perigoso. Pode acontecer algum acidente. Também tem perigo de assalto. Sofri uma pane seca em Goiânia, porque tem poucos postos de gasolina na estrada. O problema foi resolvido por um dos meus companheiros de viagem, que carregava um galão de gasolina com ele. Nós passamos a primeira noite na área de camping do Motocapital, mas agora, devido ao barulho do evento (música alta, ronco dos motores das motos) resolvemos nos hospedar em algum hotel. Você pode nos dar alguma indicação?” “Nós visitamos o Eixo Monumental, a Catedral e também fomos a um restaurante”. (Patrick, 37 anos).

Entrevista 08

“Vim de Americana (SP), e não faço parte de moto-clubes algum. Acho que as mulheres são tão capazes de pilotar uma motocicleta quanto os homens. E inclusive pilotam melhor que alguns deles (elas pilotam de forma mais suave, sem tanta agressividade). Viajo de moto, motivada pelo meu marido, e porque gosto de viajar de moto, com o meu marido. Quando viajo de moto, gosto de observar a paisagem, enquanto o meu marido pilota. É a segunda vez que eu venho ao Motocapital. Da outra vez, também vim de moto. Viajo acompanhada do meu marido e colegas do moto-clubes dele. Em minha opinião, viajar acompanhado é mais seguro e menos monótono. Tivemos o contratempo da pane seca da moto do meu marido, resolvido por um dos colegas. Passamos a primeira noite na área de camping do Motocapital, mas devido ao barulho procuramos hotel onde nos hospedarmos. Visitamos o Eixo Monumental, a Catedral e um restaurante”. (Gabriela (esposa do Patrick), 35 anos).

Entrevista 09

“Vim de Curitiba (PR), com o meu marido. Faço parte de um moto-clubes. Sou da opinião de que não há divisão de sexos. Ser motociclista é ser motociclista. Ser mulher motociclista representa buscar o respeito pela mulher, quebrar os estereótipos de que mulher não pode andar de moto. Viajamos de moto pelo desejo de viajar, mesmo. O que eu gosto mais quando viajo de moto é a quebra da rotina e a sensação de liberdade. É a primeira vez que eu venho ao Motocapital, e eu vim de moto, acompanhada do marido. Acho perigoso viajar sozinho. A estrada é muito perigosa. Não tivemos contratemplos, a viagem foi tranqüila. Eu e o meu marido ficamos hospedados na área de camping do Motocapital, com outros membros do moto-clubes. Não pretendemos fazer turismo por Brasília”. (Rosa, 37 anos).

Nos depoimentos dos (as) entrevistados (as) constata-se que o gênero feminino não somente aporta beleza e ar fresco ao motociclismo, mas também empoderamento, igualdade entre homens e mulheres motociclistas. Prova disso são as afirmações feitas especialmente pelas mulheres, nas quais se destacam aspectos como a participação dos gêneros entre motociclistas, ou a quebra de estereótipos do tipo que os homens pilotam melhor que as mulheres.

Como já nos referimos neste trabalho no capítulo dedicado ao Feminismo e Gênero, e de acordo com as autoras citadas no capítulo mencionado, a nossa pesquisa considerou a importância da análise da categoria de gênero no Motociclismo, uma vez que as mulheres exercem vários papéis, desde a participação direta no evento, seja nas habilitações para pilotagem de motocicletas, como nas viagens, na estética, ocupando um espaço de poder.

Outro aspecto importante dos depoimentos é que a grande maioria dos moto-turistas fazem parte de algum moto-clubes ou tribo, os quais possuem as suas próprias regras,

vestimentas, símbolos, filosofia de vida, dentre outros, dando-lhes uma identidade e características únicas, os quais os diferenciam de outros grupos ou tribos. Também é relevante o fato de que essas pessoas viajam juntas, em grupo, independentemente da idade ou do gênero, por motivos de segurança (acidente, pane, dentre outros) e de sociabilidade, juntamente com os seus colegas, amigos/as ou entes queridos, por pensarem que viajar sem companhia é monótono e tedioso, não proporcionando compartilhamento do prazer que a motocicleta proporciona quando se pega a estrada para se deslocar de um lugar a outro, portanto, segundo os depoimentos, o grupo sente-se coeso quando está compartilhando estas atividades com a participação de todos os integrantes.

Assim, analisando estes depoimentos segundo os conceitos de Tribalismo e Identidade de Mafessoli e Mill, respectivamente, já citados neste trabalho, verifica-se que ficam fortalecidas as relações do grupo de motociclistas, neste quadro conceitual, o qual sustenta que a sociedade contemporânea pós-moderna se agrupa em tribos, as quais nascem, segundo ele, a partir de uma consciência ética, compartilhada entre várias pessoas. Nos grupos de motociclistas analisados constata-se que existe todo um compartilhamento que envolve a solidariedade e a interação, assim como a viagem e o evento fazem parte de uma ação grupal na qual essas pessoas interagem como colegas e entes queridos.

Entrevista 10

“Vim de Curitiba (PR), com a minha esposa na garupa. Não faço parte de moto-clubes algum. Penso que a mulher motociclista busca o respeito, a quebra de estereótipos dentro de um mundo (motociclismo) masculinizado. Foi a minha esposa quem me motivou a viajar de moto, para acompanhá-la. Além disso, eu também gosto de viajar de moto. O que eu gosto mais quando nós viajamos de moto é de quebrar a rotina e curtir a sensação de liberdade. É a primeira vez que a gente vem ao Motocapital, e nós viemos de moto. Prefiro viajar acompanhado. Acho perigoso viajar sozinho. Eu também acho a estrada muito perigosa. Não tivemos contratemplos, a viagem foi tranqüila. Eu e a Rosa nos hospedamos na área de camping do Motocapital, com outros membros do moto-clubes da minha esposa. Não pretendemos fazer turismo por Brasília”. (Fabrício (marido da Rosa), 32 anos).

Entrevista 11

“Vim de São Leopoldo (RS), com a minha esposa. De fato, já estávamos viajando há uns cinquenta dias mais ou menos, eu e ela, indo de encontro (de motos) em encontro. Antes de chegar ao Motocapital, nós viemos de São Paulo. Não fazemos parte de moto-clubes algum.

Penso que a mulher é o equilíbrio do homem, sem a mulher, o homem não é nada. O que me motivou a viajar de triciclo foi a estrada (para mim, é um desafio), e rever amigos e amigas motociclistas. Do que mais gosto quando estou viajando em triciclo é a estrada em si (as paisagens, as sensações, os cheiros dos lugares por onde se passa). É a sétima vez que estamos no Motocapital, sendo que viemos de triciclo pela primeira vez. Das outras vezes, viemos de moto. Viajo acompanhado da minha esposa (sempre viajo junto com ela). Não gosto de viajar sozinho. O triciclo sofreu uma pane elétrica, que eu mesmo resolvi. Estamos hospedados na área de camping do Motocapital, na nossa própria caravana. Assim não precisamos gastar dinheiro em hotéis. Não vamos fazer turismo por Brasília, porque já visitamos tudo na primeira vez que participamos do Motocapital”. (Edmundo, 67 anos).

Entrevista 12

“Vim de São Leopoldo (RS), com o meu marido. Não fazemos parte de moto-clube algum. Além de ser o ponto de equilíbrio do homem, ser mulher motociclista representa a busca da igualdade com respeito aos homens motociclistas. Fui motivada pelo meu marido a viajar de triciclo. Se tivesse de viajar sozinha, eu não teria vindo. Do que eu gosto mais quando nós viajamos, além da companhia do meu marido, é a estrada em si (as paisagens, as sensações, os cheiros dos lugares por onde se passa). É a nossa sétima vez no Motocapital, sendo a primeira vez de triciclo. Viajei acompanhada do meu marido (sempre viajamos juntos), porque a gente não gosta de viajar sozinhos. O único contratempo da viagem foi a pane elétrica do triciclo motorizado do meu marido. Estamos hospedados na área de camping do Motocapital, na caravana. Assim não precisamos gastar dinheiro com hotel. Não vamos fazer turismo por Brasília. Já fizemos na primeira vez que participamos do Motocapital”. (Tâmara (esposa do Edmundo), 64 anos).

Entrevista 13

“Eu vim do Rio de Janeiro (RJ). Faço parte de dois grupos motociclísticos de dois estados diferentes. Eu acho que as mulheres dão alegria ao motociclismo, são o motivo da festa. Vim de moto porque gosto de andar de moto (não sei te explicar o porquê). Do que eu mais gosto quando viajo de moto é da sensação de liberdade e de sentir o vento no rosto. Estou no Motocapital pela terceira vez e sempre vim de moto. Viajei acompanhado, com um amigo. Acho perigoso viajar sozinho. Não tive contratemplos durante a minha viagem. Estou hospedado aqui mesmo no Motocapital, com os colegas do moto-clube. Não pretendo fazer turismo por Brasília, porque já conheço a cidade”. (Washington, 57 anos).

Entrevista 14

“Eu vim de Goiânia (GO), faço parte de um moto-clube. Na minha opinião, as mulheres embelezam o motociclismo. Vim de moto motivado pelo Motocapital (trata-se de um evento de motos e por tanto, se deve ir de moto) e porque gosto de viajar de moto. Gosto da

sensação de liberdade que a moto me dá. É a quarta vez que eu venho para o Motocapital, sempre de moto. Viajo acompanhado, com os colegas do moto-club. Em minha opinião, além de ser mais seguro viajar em grupo, nós sempre viajamos juntos, porque somos membros de um moto-club. Não tive contratemplos durante a minha viagem para o Motocapital. Estamos hospedados na área de camping do Motocapital, junto com os colegas do moto-club. Não pretendo fazer turismo por Brasília, porque já conheço a cidade”. (Antônio, 37 anos).

Entrevista 15

“Eu vim de São Luís (MA). Faço parte de um moto-club de lá. Acho bonito as mulheres no motociclismo, com elas, dá mais prazer ser motociclista. O que me motivou a viajar de moto foi o meu moto-club, além de poder rever os amigos e as amigas. Do que eu mais gosto quando viajo de moto? É da sensação de liberdade que a moto me dá. É a décima segunda vez que eu venho ao Motocapital (ou seja, participei de todas as edições do evento), e sempre vim de moto. Viajo acompanhado, com a minha esposa na garupa, e colegas do moto-club. Assim é mais seguro e mais divertido. Não tive contratemplos durante a viagem para o Motocapital. Estou hospedado na área de camping do Motocapital, com a minha esposa e os colegas do moto-club. Não pretendemos fazer turismo por Brasília, porque já conhecemos a cidade, de outras edições que visitamos”. (Jesus, 52 anos).

Entrevista 16

“Eu vim de São Luís (MA), com o meu marido”. Não faço parte de moto-club algum. Além de serem bonitas e charmosas, as mulheres motociclistas são tão capazes de pilotar uma motocicleta quanto os homens. O que me motivou a viajar de moto foi o meu marido. Do que eu gosto mais quando nós viajamos de moto é de me distrair observando as paisagens dos lugares por onde passamos. É a décima segunda vez que a gente vem para o Motocapital, e sempre de moto, juntos. Viajei acompanhada do meu marido e os colegas do moto-club dele, porque assim é mais seguro e mais divertido. Não tivemos contratemplos durante a nossa viagem para o Motocapital. Estamos hospedados na área de camping do Motocapital, com o meu marido e os colegas do moto-club dele. Não vamos fazer turismo por Brasília, porque já conhecemos a cidade, das outras edições”. (Marta (esposa do Jesus), 54 anos).

Entrevista 17

“Vim de Petrolina (PE). Faço parte de um moto-club de lá. As mulheres no motociclismo aportam liberdade, quebram tabus, buscam reconhecimento e igualdade, as mulheres motociclistas também podem viajar e pilotar. O que me motivou a viajar de moto foi o sentimento de liberdade e de aventura. Em minha opinião, o carro é confortável, mas não é legal. Do que eu gosto mais quando viajo de moto? É de rodar até o destino, e chegar lá. Estou no Motocapital pela primeira vez e vim de moto. Viajo acompanhada de outra colega do moto-club, e do marido desta amiga. O motivo é que assim é mais seguro, caso alguma coisa aconteça e se precise de ajuda. Não tive contratemplos durante a minha viagem para o

Motocapital. Estou hospedada na área de camping do Motocapital, com as colegas do moto-clube”. Não gosto de me hospedar em hotéis. A área de camping complementa o sentimento de liberdade. Não pretendo fazer turismo por Brasília, porque já conhecia a cidade, de outra viagem”. (Divina, 42 anos).

Entrevista 18

“Eu também vim de Petrolina (PE) e faço parte de um moto-clube de lá. As mulheres motociclistas também podem perfeitamente viajar e pilotar. O que me motivou a viajar de moto foi o meu marido, que também é motociclista, e o próprio moto-clube. Do que eu gosto mais ao viajar de moto é a sensação de liberdade, a companhia do meu marido e das amigas do moto-clube. É a primeira vez que eu venho ao Motocapital, e vim de moto. Viajo acompanhada do meu marido e da Divina. Eu não gosto de estar sozinha, e sim acompanhada. Não tive contratemplos durante a minha viagem para o Motocapital. Estamos hospedados na área de camping do Motocapital, com o meu marido e as colegas do moto-clube. Em minha opinião, as mulheres aportam liberdade, quebram tabus, buscam reconhecimento e igualdade. Não pretendo fazer turismo por Brasília, apenas curtir o evento”. (Pâmela (amiga da Divina), 46 anos).

Nos depoimentos deste segundo bloco constata-se que as mulheres motociclistas não apenas aportam beleza e alegria, mas também equilíbrio e a busca da conquista de um espaço tradicionalmente masculino. Destaco aqui a opinião do Fabrício (entrevista 10) sobre o assunto, muito similar aos relatos das mulheres, nas quais se destacam aspectos como a busca da igualdade, a quebra de estereótipos e de tabus, ou a busca de liberdade.

Outro aspecto importante dos/as entrevistados/as é que fazem parte de algum moto-clube ou tribo, e que além de serem motociclistas, possuem outras identidades, como por exemplo, serem maridos ou esposas, ou inclusive há a possibilidade que alguns deles/as tenham filhos, confirmando a teoria do sujeito pós-moderno de Mills, na qual as pessoas não possuem apenas uma, mas várias identidades ao mesmo tempo.

Também é relevante o fato de que essas pessoas gostam de viajar juntas, sem importar a idade e o gênero, por motivos de segurança ou de sociabilidade (não gostarem de estar sem companhia, ou por ser mais divertido viajar em grupo). O fato de serem membros de algum moto-clube faz que essas pessoas prefiram acampar na área de camping do Motocapital, juntamente com os seus entes queridos. Isso, a nosso ver, mostra a importância que os/as entrevistados/as dão à necessidade de fazer parte de um grupo, e não sentirem-se excluídos/as socialmente. É o abandono total do sujeito solitário proposto pelo Iluminismo, característica essencial das sociedades pós-modernas, segundo Mills e Mafessoli. E é a partir dessas relações sociais, dessas interações, que nascem os rituais, as características culturais em comum, que permitem o nascimento das tribos. É o que Mafessoli chama de relação táctil.

Quanto ao gênero, os depoimentos indicam que há a aceitação de um espaço ocupado pelas mulheres, que participam do Motocapital, e que elas começam a se incluir nestas atividades, antes ocupadas pelos homens e que o relato dos/as entrevistados/as demonstra que é um espaço comum entre homens e mulheres.

Entrevista 19

“Vim de Belo Horizonte (MG). Faço parte de um moto-club de lá. Para mim as mulheres motociclistas são charmosas. Gosto de vê-las quando andam de moto. Viajei de moto até Brasília porque pra mim, viajar de moto torna-se uma terapia, me relaxa. Além disso, gosto da sensação de liberdade que sinto ao viajar de moto. Também viajei de moto até o Motocapital para rever amigos que não via há muito tempo. 4ª vez no Motocapital, sendo a 2ª vez que viajo de moto. Vim acompanhado com a minha namorada para evitar viajar sozinho. A viagem foi tranqüila, sem problemas. Estamos hospedados na casa de uma amiga, e não pretendemos fazer turismo por Brasília, pois já o fizemos em outra viagem”. (Ronaldo, 48 anos).

Entrevista 20

“Vim de São José dos Campos (SP). Faço parte de um moto-club de lá. Penso que as mulheres aportam beleza e vaidade ao mundo do motociclismo. Vim de moto porque gosto de viajar com ela, pegando a estrada. Além disso, viajei até aqui para rever uns amigos que não via há muito tempo. Do quê mais gosto ao viajar de moto é a estrada e as suas paisagens ao longo do seu percurso, fora a sensação de liberdade que sinto ao andar de moto. 3ª vez no Motocapital, sendo a 1ª vez de moto. Viajei sozinho por não ter encontrado ninguém que quisesse me acompanhar. A viagem foi tranqüila, graças a Deus. Estou hospedado em um hotel, e não pretendo fazer turismo por aqui, pois já conheço Brasília de outras viagens que fiz”. (Pablo, 45 anos).

Entrevista 21

“Sou de Porto Alegre (RS). Faço parte de um moto-club de lá. Acho que as mulheres aportam ar fresco ao motociclismo. Decidi viajar de moto porque vim participar de um encontro de motos. Ao viajar de moto gosto da sensação de liberdade. 2ª vez no Motocapital, e sempre de moto. Viajei acompanhado com a minha esposa, já que sempre viajamos juntos. Não tivemos contratemplos na estrada. Hospedamo-nos na área de camping do Motocapital, juntamente com os companheiros do moto-club. Não temos a intenção de fazer turismo por Brasília, apenas curtir o evento”. (Thomas, 57 anos).

Entrevista 22

“Vim de Porto Alegre (RS). Faço parte de um moto-club de lá. As mulheres gostam tanto de moto quanto os homens. Vim de moto para acompanhar o meu marido e participar do Motocapital. Gosto de ver a paisagem enquanto o meu marido pilota a moto, sem pressas. 2ª vez no Motocapital, sempre de moto. Viajei acompanhada com o meu marido, pois sempre viajamos juntos. Não tivemos contratemplos na estrada. Estamos hospedados na área de camping do Motocapital, juntamente com os companheiros do moto-club. Não temos a intenção de fazer turismo por Brasília, apenas curtir o evento”. (Miréia (esposa do Thomas), 54 anos).

Entrevista 23

“Vim de Belo Horizonte (MG). Faço parte de um moto-club de lá. As mulheres tornam o motociclismo mais agradável. Viajei de moto porque gosto de pegar a estrada na boa, no meu ritmo, sem pressas. Do quê mais gosto ao andar de moto é a sensação de liberdade. 2ª vez no Motocapital, e sempre de moto. Vim acompanhado com vários amigos do moto-club. Motivo: assim é mais seguro. É perigoso viajar sozinho. Hospedo-me na área de camping do Motocapital, juntamente com os amigos e companheiros do moto-club. Pretendo fazer turismo por Brasília e visitar o Estádio Mané Garrincha, a Esplanada, a Ponte JK, juntamente com os meus amigos”. (Jonas, 28 anos).

Entrevista 24

“Sou de Uberlândia (MG). Faço parte de um moto-club de lá. Acho que a participação das mulheres sempre é bem-vinda. Elas alegram os encontros de motos. Vim de moto para desfrutar da viagem e do Motocapital pela 1ª vez. Ao andar de moto gosto de sentir o vento no rosto e a companhia dos meus amigos motoqueiros. 1ª vez no Motocapital, e de moto. Vim acompanhado com os meus amigos e colegas do moto-club, já que assim é mais seguro e divertido. A viagem foi tranqüila, sem sustos. Pretendo passear por Brasília de moto, e conhecer alguns lugares”. (Diego, 24 anos).

Entrevista 25

“Vim de Campo Grande (MS). Faço parte de um moto-club de lá. Penso que as mulheres são uma motivação a mais no mundo do motociclismo. Viajei de moto pela viagem em si, pelo fato de poder pegar a moto e botar o pé na estrada. Ao andar de moto gosto de sentir o vento no rosto e ver as paisagens, na companhia dos meus colegas de moto-club. 3ª vez no Motocapital, sempre de moto. Viajei acompanhado com vários colegas do moto-club. Motivo: por segurança e por ser menos monótono. A viagem foi tranqüila, graças a Deus. Hospedo-me em hotel, e como já conheço Brasília, não tenho a intenção de fazer turismo”. (Manuel, 65 anos).

Entrevista 26

“Vim de Campo Grande (MS). Faço parte de um moto-club de lá. Acho que as mulheres são uma motivação a mais no mundo do motociclismo. Viajei de moto pela viagem em si, pelo fato de poder pegar a moto e botar o pé na estrada. Ao andar de moto gosto de sentir o vento no rosto, na companhia dos meus colegas de moto-club. 3ª vez no Motocapital, sempre de moto. Viajei acompanhado com vários colegas do moto-club, dentre eles o Manuel, um dos meus melhores amigos. Motivo: por segurança e por ser menos monótono. A viagem foi tranqüila, graças a Deus. Hospedo-me em hotel, e como já conheço Brasília, não tenho a intenção de fazer turismo”. (Raimundo (amigo do Manuel, viajaram juntos, cada um na sua moto), 62 anos).

Entrevista 27

“Vim de Vitória (ES). Faço parte de um moto-club de lá. Eu acho que as mulheres aportam estilo e atrativo ao motociclismo. Vim de moto porque gosto de pegar a estrada. Isso me dá prazer. Gosto de curtir a viagem. Ao andar de moto gosto de sentir-me livre. 2ª vez no Motocapital, sempre de moto. Vim acompanhado com a minha esposa e dois amigos do moto-club. Motivo: viajar sozinho, além de ser mais perigoso, é mais chato. Durante a viagem pra cá o pneu traseiro da minha moto furou. Por sorte trouxe comigo umas ferramentas e produtos para arrumar pneus, e resolvi o problema na estrada mesmo. Hospedo-me em hotel, juntamente com a minha esposa, e não tenho especial interesse em fazer turismo por Brasília”. (João, 65 anos).

Aqui todos os entrevistados, com exceção de uma pessoa, são homens. Por esse motivo, é possível observar que a participação das mulheres no mundo do motociclismo é vista como algo a mais, agradável, bela e charmosa. Aspectos como a busca de igualdade entre gêneros, ou a quebra de estereótipos, dentre outros, não são destacados neste bloco de entrevistas. Apesar disso, a participação das mulheres é vista de forma positiva, pois não houve respostas censurando ou criticando a participação delas como motociclistas.

Outro aspecto a ser destacado é que todos os entrevistados são membros de algum moto-club. Também é relevante o fato de que essas pessoas gostam de viajar juntas. Inclusive quem viajou sozinho (entrevista 20) o fez assim por não ter encontrado ninguém que o quisesse acompanhar. Essas pessoas alegaram preferir viajar em companhia por motivos de segurança (viajar sozinho é perigoso) e de sociabilidade (é mais interessante, menos monótono, poder compartilhar a viagem com outras pessoas queridas).

Os entrevistados escolheram a moto como meio de transporte devido ao prazer que este veículo lhes proporciona (sensação de liberdade, ver a paisagem, sentir o vento no rosto),

e porque gostam de botar o pé na estrada, motivados não apenas pela viagem em si, mas, sobretudo pela motivação de vir ao Motocapital.

Entrevista 28

“Sou de Vitória (ES). Faço parte de um moto-clube de lá. Eu valorizo positivamente a participação das mulheres no motociclismo, já que elas trazem alegria e charme. Vim de moto porque gosto de pegar a estrada com a moto, e curtir a viagem. Gosto de sentir o vento no rosto. 2ª vez no Motocapital, e sempre de moto. Viajei acompanhado com o João, a esposa dele e outro amigo que temos em comum. Motivo: É mais seguro, caso alguma coisa aconteça, e também é mais divertido. Tive de ajudar o João a consertar o pneu furado da moto dele. Hospedo-me em um hotel. A minha prioridade é curtir o evento. Se sobrar tempo, talvez faça turismo por aqui”. (Antônio Luiz, 58 anos).

Entrevista 29

“Vim de São Paulo (SP). Faço parte de um moto-clube de lá. A meu ver, as mulheres fazem companhia aos motociclistas, de forma muito glamorosa. Viajei de moto para sair da rotina e desligar-me do trabalho. E também porque gosto muito de viajar de moto. Ao andar de moto gosto da sensação de liberdade, deixando os horários para trás. 3ª vez no Motocapital, sempre de moto. Vim acompanhado com a minha esposa e vários colegas do moto-clube, já que assim é mais interessante e seguro. A viagem foi tranqüila. Hospedo-me em hotel, e pretendo visitar uns lugares de Brasília: a Esplanada, o Mané Garrincha, e alguns shoppings e restaurantes, juntamente com a minha esposa”. (Marcelo, 39 anos).

Entrevista 30

“Vim de São Paulo (SP), e não sou membro de moto-clube algum. Penso que as mulheres podem perfeitamente participar do motociclismo, e gostar tanto quanto os homens. Eu gosto muito. Vim de moto para acompanhar o meu marido (Marcelo) e desfrutar a viagem. Ao andar de moto gosto da companhia do meu marido. 2ª vez no Motocapital, sempre de moto. Vim acompanhada com o meu marido e vários amigos do moto-clube dele, já que assim é mais interessante e seguro. A viagem foi tranqüila. Hospedo-me em hotel, e pretendo visitar uns lugares de Brasília: a Esplanada, o Mané Garrincha, e alguns shoppings e restaurantes”. (Mika, 36 anos).

Entrevista 31

“Vim de Maringá (PR). Faço parte de um moto-clube de lá. Motociclista é motociclista, independentemente do gênero. As mulheres motociclistas quebram estereótipos no motociclismo, como por exemplo, o que diz que nós não podemos andar de moto. Vim de moto porque gosto deste estilo de vida, e porque gosto de viajar de moto. Do quê mais gosto quando estou andando de moto é quebrar a rotina e curtir a paisagem. 1ª vez no Motocapital,

e de moto. Viajei acompanhada com um amigo para desfrutar juntos a viagem e o evento. Não tivemos sustos durante a nossa viagem. Estou hospedada na área de camping do Motocapital, juntamente com várias amigas e amigos do meu moto-club. Não tenho interesse em fazer turismo por Brasília, apenas aproveitar o evento”. (Júlia, 38 anos).

Entrevista 32

“Vim de Maringá (PR). Não faço parte de moto-club. Eu acho que as mulheres são tão boas motociclistas quanto os homens, e merecem ser respeitadas. Viajei de moto para acompanhar a Júlia, foi ela quem me motivou a viajar. Gosto de sair da rotina ao viajar de moto. 1ª vez no Motocapital, e de moto. Vim acompanhado com a Júlia na garupa, para ela não ter de viajar sozinha. Seria muito perigoso. Não tivemos sustos durante a nossa viagem. Estou hospedado na área de camping do Motocapital, juntamente com a Júlia e vários membros do moto-club dela. Não tenho interesse em fazer turismo por Brasília, apenas aproveitar o evento”. (Beto, 39 anos).

Entrevista 33

“Sou de Salvador (BA). Não faço parte de moto-club. Penso que as mulheres fazem do motociclismo uma atividade mais interessante. Vim de moto para participar de um evento motociclístico, e também porque gosto de viajar de moto, desfrutando das paisagens e da viagem em si. 5ª vez no Motocapital, sempre de moto. Viajei acompanhado com um amigo, já que assim é melhor e seguro. A minha moto teve uma pequena pane elétrica nos fusíveis, mas não foi nada demais. Eu mesmo solucionei o problema. Hospedo-me na área de camping do Motocapital. Não vou fazer turismo por Brasília, pois já o fiz em outras ocasiões”. (Sérgio, 66 anos).

Entrevista 34

“Sou de Salvador (BA). Não faço parte de moto-club. Penso que as mulheres fazem do motociclismo uma atividade mais interessante. Vim de moto para participar de um evento motociclístico, e também porque gosto de viajar de moto, desfrutando das paisagens e da viagem em si. 5ª vez no Motocapital, sempre de moto. Viajei acompanhado com o Sérgio, já que assim é melhor e seguro. A moto dele teve um probleminha, e tive de esperá-lo. Hospedo-me na área de camping do Motocapital. Não vou fazer turismo por Brasília, pois já o fiz em outras ocasiões”. (Marcos, 65 anos).

Entrevista 35

“Sou de Goiânia (GO). Faço parte de um moto-club de lá. Acho que as mulheres trazem alegria ao motociclismo. Viajei de moto porque gosto de andar de moto, na boa, sem pressas, sentindo o vento no rosto. 3ª vez no Motocapital, sempre de moto. Viajei sozinho porque moro relativamente perto de Brasília. Se a viagem fosse mais longa, eu teria viajado acompanhado, para estar mais seguro. A viagem até Brasília foi tranqüila, sem problemas. Hospedo-me na área de camping do Motocapital, juntamente com alguns membros do moto-club. Não vou fazer turismo por Brasília, já que conheço bem a cidade. Tenho amigos que moram aqui”. (Leonardo, 55 anos).

Entrevista 36

“Vim do Rio de Janeiro (RJ). Faço parte de um moto-club de lá. Acho as mulheres motociclistas muito atrativas. Viajei de moto porque gosto de andar de moto. Isso é devido principalmente à sensação de liberdade que esse meio de transporte me propicia, assim como a convivência com outros motociclistas. 2ª vez no Motocapital, sempre de moto. Viajei acompanhado com vários amigos do meu moto-club. Motivo: maior segurança caso algum imprevisto ou acidente aconteça. A viagem foi tranqüila. Hospedo-me na área de camping do Motocapital, juntamente com vários membros do moto-club. Não pretendo fazer turismo por Brasília, pois já conheço a cidade”. (Ricardo, 37 anos).

Nos depoimentos deste bloco constata-se que a participação das mulheres no motociclismo é vista não apenas com algo bonito e agradável, mas também como uma conquista que vai além do charme e da companhia. Trata-se da participação da mulher em um ambiente tradicionalmente masculino, no qual elas buscam o respeito e a igualdade.

Destaca-se também que a maioria dos/as entrevistados/as (6 pessoas de 9) fazem parte de algum moto-club, mostrando a necessidade dessas pessoas de fazer parte de um grupo social com o qual sentem-se identificados/as por terem algo em comum (neste caso, o gosto pelas motos). Também é destacável o fato de que essas pessoas gostam de viajar juntas, seja por motivos de segurança ou de sociabilidade. Quando algum membro do grupo sofre algum imprevisto, os outros param para ajudar, conforme as entrevistas número 28 e 34.

Dentro dos aspectos sociais, é relevante o fato de que essas pessoas preferem hospedar-se na área de camping do Motocapital, juntamente com os seus entes queridos e/ou colegas de moto-club. Sem dúvida alguma isso é uma mostra da união e amizade que existe entre eles/elas, dentro das suas respectivas tribos motociclísticas.

Entrevista 37

“Vim de Brumado (BA). Sou membro de um moto-club de lá. Eu acho que as mulheres aportam beleza ao motociclismo. Eu acho bonito. Viajei de moto motivado pelos meus amigos do moto-club. Do quê mais gosto quando estou andando de moto é a sensação de liberdade. 3ª vez no Motocapital, sempre de moto. Vim acompanhado com a minha esposa e os meus amigos do moto-club. Motivo: por segurança. A viagem até Brasília foi tranqüila, sem sustos. Hospedo-me na área de camping do Motocapital, juntamente com a minha esposa e os amigos do moto-club. Não pretendo fazer turismo por Brasília, pois já o fiz em outra edição do Motocapital da qual participei”. (Josemar, 52 anos).

Entrevista 38

“Vim de Brumado (BA). Não sou membro de moto-club algum. Penso que as mulheres motociclistas são charmosas, e que dão conta de pilotar bem. Viajei de moto por causa do meu marido (Josemar), para acompanhá-lo. Enquanto ele pilota, eu gosto de ver a paisagem. Sinto-me segura quando o Josemar pilota. 3ª vez no Motocapital, sempre de moto. Vim acompanhada com o meu marido e vários amigos, por ser mais seguro. A viagem até Brasília foi tranqüila, sem sustos. Hospedo-me na área de camping do Motocapital, juntamente com o meu marido e os amigos do moto-club dele. Não pretendo fazer turismo por Brasília, pois já o fiz em outra edição do Motocapital da qual participei”. (Bruna, 52 anos).

Entrevista 39

“Vim de Recife (PE), e sou membro de um moto-club de lá. Eu acho que as mulheres aportam alegria e charme ao motociclismo. Decidi viajar de moto porque para mim é uma terapia que me ajuda a curar o estresse. Gosto da sensação de liberdade que a moto me propicia. 2ª vez no Motocapital, sempre de moto. Viajei acompanhado com a minha esposa e vários amigos do moto-club, já que considero que viajar sozinho é mais perigoso do que viajar acompanhado, fora que assim a viagem torna-se mais interessante. A viagem foi tranqüila, graças a Deus. Hospedo-me na área de camping do Motocapital, juntamente com a minha esposa e os amigos do moto-club. Não pretendo fazer turismo por Brasília”. (Cristiano, 43 anos).

Entrevista 40

“Vim de Recife (PE), e sou membro de um moto-club de lá. Acho que as mulheres podem ser motociclistas tão boas quanto os homens. Pilotamos com mais cuidado do que os homens. Arriscamos menos do que eles. Viajei de moto para acompanhar o meu marido (Cristiano), e porque gosto do motociclismo. Do quê mais gosto ao andar de moto é poder fugir da rotina e curtir a viagem juntamente com o meu marido e os nossos amigos do moto-club”.

clube. 2ª vez no Motocapital, sempre de moto. Viajei acompanhada com o meu marido e vários amigos do moto-clube, já que assim é mais divertido e seguro. A viagem foi tranqüila, graças a Deus. Hospedo-me na área de camping do Motocapital, juntamente com o meu marido e os amigos do moto-clube. Não pretendo fazer turismo por Brasília, mas quero ir passear em algum shopping de Brasília”. (Thaís, 41 anos).

Entrevista 41

“Sou de Uberlândia (MG). Faço parte de um moto-clube de lá. Eu apoio a participação das mulheres no motociclismo. Considero que a participação delas é positivo para o motociclismo. E por que não? Viajei de moto porque gosto de pegar a estrada, especialmente para o Motocapital, evento que gosto muito. Do quê mais gosto ao viajar de moto é curtir a viagem, sem pressa, sem estresse, parando onde e quando eu quero. 3ª vez no Motocapital, sempre de moto. Vim acompanhado com a minha esposa na garupa e vários colegas do moto-clube. Motivo: assim é mais seguro e divertido. A viagem foi tranqüila, sem contratemplos. Hospedo-me em hotel, para poder descansar melhor. Aqui (dentro do recinto do Motocapital) é impossível descansar bem devido ao barulho constante. Não pretendo fazer turismo por Brasília, pois já conheço a cidade”. (Carlos, 43 anos).

Entrevista 42

“Sou de Uberlândia (MG). Faço parte de um moto-clube de lá. Penso que as mulheres podem gostar tanto do motociclismo quanto os homens. Elas pilotam bem, são mais cuidadosas. Viajei de moto para acompanhar o meu marido (Carlos). Sempre que é possível viajamos juntos. Do quê mais gosto ao andar de moto é a sensação de liberdade e a quebra da rotina. 3ª vez no Motocapital, sempre de moto. Vim acompanhada com o meu marido e vários colegas do moto-clube. Motivo: assim é mais seguro e divertido. A viagem foi tranqüila, sem contratemplos. Hospedo-me em hotel, para poder descansar melhor. Aqui (dentro do recinto do Motocapital) é impossível descansar bem devido ao barulho constante. Não pretendo fazer turismo por Brasília, pois já conheço a cidade”. (Carolina, 43 anos).

Entrevista 43

“Vim de Vitória (ES). Faço parte de um moto-clube de lá. Acho as mulheres motociclistas charmosas. Vim de moto porque o Motocapital é uma excelente oportunidade de pegar a estrada juntamente com os amigos do moto-clube, desfrutando a viagem. Pra mim, andar de moto é uma terapia para combater o estresse. 2ª vez no Motocapital, sempre de moto. Viajei acompanhado com vários colegas do moto-clube por questões de segurança, especialmente em viagens mais longas. A viagem foi tranqüila, sem contratemplos. Hospedo-me na área de camping do Motocapital, juntamente com vários colegas do moto-clube. Pretendo passear por Brasília de moto, mas não para fazer turismo”. (James, 57 anos).

Entrevista 44

“Vim de São Paulo (SP). Faço parte de um moto-club de lá. Não tenho nada contra a participação das mulheres no motociclismo. Ao contrário, acho legal. Vim de moto motivado pelo meu moto-club. Afinal, o Motocapital é um encontro de motos. Do quê mais gosto ao andar de moto é sair da rotina, viajar sem horários e estresse. 3ª vez no Motocapital, 2ª vez de moto. Viajei acompanhado com a minha esposa e alguns amigos do moto-club. Motivo: Assim é mais seguro e menos monótono. A viagem foi tranqüila, sem sustos. Hospedo-me em hotel, e não pretendo fazer turismo por Brasília, pois já conheço a cidade”. (Igor, 50 anos).

Entrevista 45

“Vim de São Paulo (SP). Faço parte de um moto-club de lá. Acho que as mulheres motociclistas são muito capazes, não deixando a desejar. Vim de moto motivada pelo meu marido (Igor), e porque gosto de viajar de moto. Gosto da sensação de liberdade e a companhia dos nossos amigos que viajam com a gente. 2ª vez no Motocapital, sempre de moto. Viajei acompanhada com o meu marido e alguns amigos do moto-club. Motivo: Assim é mais seguro e menos monótono. A viagem foi tranqüila, sem sustos. Hospedo-me em hotel, e não pretendo fazer turismo por Brasília, pois já conheço a cidade”. (Kátia, 48 anos).

Nos depoimentos deste bloco é possível constatar que a participação das mulheres no motociclismo vai além da vaidade e do charme. Elas também podem gostar do mundo das motos tanto quanto os homens, e inclusive são tão capazes de pilotar uma motocicleta tanto quanto um homem, e de forma menos agressiva. Trata-se da conquista da igualdade e o respeito em um mundo tradicionalmente masculino.

Além dos/as entrevistados/as serem membro de algum moto-club, também é relevante o fato de que essas pessoas viajam juntas, em grupo, porque gostam de sentir as sensações que a moto lhes proporciona (sensação de liberdade, vento no rosto, terapia contra o estresse) juntamente com os seus entes queridos. Prova dessa união é o fato de que mais da metade dos/as entrevistados/as (4 pessoas de 9) afirmaram ter se hospedado na área de camping do Motocapital, juntamente com amigos e/ou membros dos seus respectivos moto-clubes.

Também é destacável o número de pessoas que afirmaram ter se hospedado em hotéis, especialmente devido ao constante barulho do evento, provocado principalmente pelo som alto e os motores das motos.

Quanto às questões do gênero, na nossa pesquisa constata-se que existe a participação das mulheres no motociclismo, apresentando-se como uma inovação e formas de empoderamento. Segundo Araujo (apud Perrot, 2010), vê-se nas relações, a possibilidade das mulheres exercerem “poderes”, o que relativiza o poder dos homens, ressaltando que não existe uma passividade por parte das mulheres quanto a uma dominação total. Perrot evoca a

história das mulheres, argumentando que pensar a história linearmente como a história da dominação masculina é um erro, é excluí-las de um período no qual elas também foram sujeito. Para Perrot (1988, p. 176) não existem limites estanques entre o público e o privado. “As fronteiras entre o público e o privado nem sempre existiram. Elas mudam com o tempo”, assegura a constituição de um espaço público em larga medida inseparável do “público”. Seguindo esta concepção, o importante é reencontrar as mulheres em ação inovando em suas práticas, mulheres dotadas de vida, e não absolutas como autônomas, mas criando elas mesmas o movimento da história.

Nesta perspectiva, e de acordo com os resultados da nossa pesquisa, as análises mostram que as mulheres ocupam um espaço importante no Evento Motocapital, assim como no motociclismo.

Quanto ao tribalismo, é importante destacar que a grande maioria dos/as entrevistados/as faz parte de algum moto-clubes, e que gostam de fazer atividades juntos (viajar e acampar em grupo), fato que demonstra a importância que essas pessoas dão ao poder ser parte de um determinado grupo social (tribo motociclística). Esses grupos, segundo Mafessoli, nascem a partir de uma consciência ética compartilhada entre várias pessoas (filosofias de vida, sentimentos, vestimentas e complementos, etc., em comum), as quais são o núcleo, a razão de ser e de existir do grupo. Outro aspecto destacável é que essas pessoas exercem várias identidades ao mesmo tempo (motociclista, marido, esposa, filho/a, pai, mãe, profissional liberal, etc.), fato característico do sujeito pós-moderno de Mill, já descrito anteriormente.

Nesta perspectiva, os resultados alcançados no trabalho mostram que o evento Motocapital de Brasília caracteriza-se como um espaço simbólico e de re-ligação tribal devido ao estilo de vida dos moto-clubes (filosofia de vida, regras e hierarquia internas, vestimentas e símbolo, tipo de motos utilizadas pelos seus membros, a amizade e o respeito existente entre eles/as).

6.2 O perfil do moto-turista

Uma vez analisados os conceitos de Gênero, Tribalismo e Identidade do capítulo 1 do presente trabalho a partir das respostas dos/as entrevistados/as, a seguir detalharemos o perfil do moto-turista que participa do Motocapital.

Sendo assim o roteiro de entrevista (ver Apêndice A) foi dividido em três partes:

1ª parte: Perfil demográfico do moto-turista: aqui se perguntou aos entrevistados sobre a idade, sexo, estado civil, níveis de escolaridade e de renda, profissão, cidade e estado de origem, se fazem parte de algum moto-clubes, a opinião sobre o Motocapital como um espaço simbólico de encontro tribal de motociclistas, e sobre a participação das mulheres no mundo do motociclismo.

2ª parte: Motivações e características das viagens em motocicleta: aqui se indagou sobre o por que dos moto-turistas terem escolhido a moto como meio de transporte para deslocarem-se até o Motocapital, assim como os motivos que mais valoram ao se viajar de motocicleta. Por outro lado, também quis saber-se sobre o número de participações de cada entrevistado no evento, se viajaram sozinhos ou acompanhados, e se sofreram algum contratempo durante as suas viagens.

3ª parte: Contribuições para a atividade turística de Brasília: no último apartado do nosso instrumento de coleta de dados perguntou-se aos moto-turistas se pretendiam se alojar em algum alojamento, e se tinham a intenção de visitar algum dos atrativos turísticos do Distrito Federal.

As respostas obtidas indicaram que a faixa etária dos entrevistados é bem ampla, indo dos 20 aos 70 anos de idade. Nesse aspecto, destacam-se as faixas que vão dos 40 aos 70 anos de idade, mostrando que o usuário não residente no Distrito Federal é uma pessoa adulta, inclusive, de idade avançada em alguns casos. Respeito à divisão por sexos, a predominância é do sexo masculino, com 32 entrevistados, que representam o 71% do total da amostra.

Sobre o estado civil, a maioria dos entrevistados são casados, com nível de escolaridade médio. As profissões são bem variadas: eletricitista, empresário, engenheiro, cozinheiro, mecânico, dentre outras. Destaque também para o número de pessoas que se declararam aposentadas.

Quanto ao nível de renda, mais da metade declarou rendimentos que vão de dois a quatro salários mínimos. Nesse aspecto, destaque também para quem declarou rendimentos entre cinco e oito salários mínimos (30%). Portanto, trata-se de pessoas de classe média, inclusive média-alta.

A respeito dos estados de origem, a maioria dos moto-turistas entrevistados é procedente da região sudeste, especialmente dos estados de Minas Gerais e São Paulo. Destaque também para as regiões do sul (Rio Grande do Sul e Paraná) e nordeste (Maranhão, Bahia e Pernambuco). De fato, foram observadas pessoas procedentes de todas as regiões do país durante a pesquisa de campo, inclusive de lugares tão longínquos como Boa Vista, no estado de Roraima. Infelizmente não foi possível entrevistar nenhum moto-turista estrangeiro. Neste

aspecto, durante a pesquisa de campo, foi vista uma motocicleta com placa do México (Fig.76).



**Figura 76 - Moto com placa do México.
Foto: Alberto Oller, julho de 2015.**

Por outro lado, a grande maioria faz parte de algum ou de vários moto-clubes. Aqui é interessante destacar que todos os entrevistados opinaram que o Motocapital pode se caracterizar como um espaço simbólico e de encontro tribal de motociclistas, inclusive aqueles que não fazem parte de nenhum moto-grupo. Na opinião dos respondentes, isso é possível graças ao estilo de vida dos moto-clubes (regras, hierarquia, vestimentas e símbolos, camaradagem, etc).

O moto-turista que viaja de moto até o Motocapital o faz pelo prazer que a motocicleta lhe proporciona. O fato de poder rodar pela estrada “sentindo o vento no rosto” e a “sensação de liberdade”, além de “poder se integrar na rodovia e na paisagem” (sentir a estrada e os diferentes cheiros por onde se está passando, observar mais de perto as paisagens), foram os aspectos mais destacados pelos entrevistados. Ao se viajar de carro, a pessoa fica “fechada”, limitando essas percepções. Já com a moto, ao se estar “de fora”, essas sensações são mais perceptíveis.

A respeito do número de participações no evento, 75% participaram entre uma ou três vezes, sendo que para 25% dos entrevistados, foi a primeira vez no evento. Apesar disso, um casal afirmou que já participou de todas as edições do encontro, indo sempre de moto. Em nossa opinião, existem motociclistas que deixam de participar devido à distância e ao custo da viagem, conforme também manifestado por alguns dos entrevistados, especialmente aqueles que têm rendas mais baixas e/ou moram em estados mais longínquos. Por outro lado, os

entrevistados afirmaram ter usado a motocicleta como meio de transporte para se deslocar até o evento na maioria das edições das quais participaram.

Nas suas viagens até o Motocapital, a grande maioria o faz acompanhado, especialmente por motivos de segurança (assaltos, ter ajuda em caso de acidente ou pane na moto). Neste aspecto, quase metade dos entrevistados sofreram algum contratempo na estrada, como por exemplo, pane na moto.

Finalmente, muitos moto-turistas optaram por ficar acampados nas áreas de camping do próprio evento, juntamente com os amigos e membros do moto-clubes, e para poupar dinheiro no alojamento. Por outro lado, poucos entrevistados afirmaram que iriam visitar algum atrativo turístico de Brasília, mencionando a Esplanada dos Ministérios, a Catedral, o Estádio Mané Garrincha. Aqueles que afirmaram que não pretendiam fazer turismo pela cidade, alegaram que já tinham visitado algum atrativo turístico em outras ocasiões, inclusive em edições passadas do Motocapital.

A Figura 77 mostra um grupo de entrevistados, ilustrando as características dos motociclistas, em suas vestimentas, seus símbolos e na simpática acolhida ao autor.



**Figura 77 - O autor e alguns dos entrevistados.
Foto: Alberto Oller, julho de 2015.**

6.2.1 Perfil das mulheres que participam do Motocapital

Foram entrevistadas um total de 13 mulheres (29% do total de entrevistados). A faixa etária delas é bem ampla, indo dos 35 aos 65 anos de idade. Neste aspecto, queremos destacar

o fato de que durante a pesquisa de campo foram vistas mulheres mais jovens, com faixa etária compreendidas entre 18 e 30 anos, mas que não foram entrevistadas por serem residentes no Distrito Federal, e, portanto, estarem fora do grupo pesquisado.

Por outro lado, a maioria delas é casada. São participantes que vieram acompanhando os respectivos maridos nas garupas das motocicletas. Neste aspecto, apenas uma delas veio pilotando a própria motocicleta e mesmo assim, veio acompanhada de um casal amigo. Portanto, nenhuma das entrevistadas viajou até o Motocapital sozinha, por motivos de segurança, como possível risco de pane na moto ou de sofrer um acidente e não ter ninguém para ajudar, risco de assalto, etc. Observa-se, no entanto, que se trata de riscos apontados também pelos homens, o que indica que essa característica não guarda relação com o fato de serem mulheres.

A maioria das entrevistadas pertence à classe média, com nível de escolaridade médio e superior, com renda entre dois e quatro salários mínimos. Algumas delas são aposentadas, enquanto que as que trabalham têm vários tipos de profissões, como por exemplo, administração de pequenos negócios, cozinheira, professora, dentre outros.

A respeito da procedência, destaque para as regiões, sudeste (Minas Gerais, São Paulo), nordeste (Bahia, Pernambuco e Maranhão) e sul (Paraná, Rio Grande do Sul) do Brasil. Não foram identificadas mulheres procedentes de outros países. De fato, observou-se que o evento atraiu gente das cinco regiões do país, mas especialmente das duas primeiras regiões mais próximas a Brasília (centro-oeste e sudeste).

A grande maioria das entrevistadas fazem parte de algum moto-clubes ou moto-grupo. De fato, foi possível identificar a participação de dois moto-clubes exclusivamente femininos na edição de 2015 do Motocapital: “As Guerreiras MC” e “As Medusas MC”. Apesar de ambos serem de Brasília, participam de grupos em outras cidades, como por exemplo, Recife, Maringá, ou Curitiba.

Destacamos que o moto-clubes feminino de Brasília, As Vulcanas, a pesar de não terem montado tendas e/ou barracas no evento, como é o caso dos dois moto-clubes femininos citados anteriormente, participaram como protagonistas no espaço dedicado às mulheres. Durante a pesquisa de campo, observou-se que membros das Vulcanas estiveram ocupando o chamado Espaço Mulher¹⁰⁶, como responsáveis pelo local.

¹⁰⁶ Esse espaço foi notícia na reportagem da rede de televisão Record: <http://tv.r7.com/record-play/distrito-federal/balanco-geral-df/videos/brasil-moto-capital-reune-amantes-de-motos-de-todo-o-brasil-15102015> (a partir do minuto 4:39).

As Figuras 78 a 81 mostram alguns aspectos ilustrativos da participação feminina no evento, como detalhes da sede das Guerreiras MC (Fig. 78 e 79), o símbolo das Medusas MC (Fig.80) e o autor em uma pausa da entrevista com esse emblemático moto-clube feminino.



Figura 78 - Sede das Guerreiras MC no Motocapital - a.
Foto: Alberto Oller. Julho de 2015.



Figura 79 - Sede das Guerreiras MC no Motocapital - b.
Foto: Alberto Oller. Julho de 2015.



Figura 80 - Símbolo das Medusas MC.
Foto: Alberto Oller. Julho de 2015.



**Figura 81 - O autor com participantes do clube As Medusas MC, durante a entrevista.
Foto: Alberto Oller. Julho de 2015.**

O Motocapital ofereceu o Espaço Mulher. Segundo a sua organizadora, o número de mulheres que vêm participando do evento, tanto garupadas como pilotos, tem aumentado ano após ano. Devido ao sucesso que o espaço alcançou na edição de 2014, para 2015 houve uma ampliação do mesmo, com lojas de boutique, cursos de pilotagem e segurança, cursos de maquiagem, sorteio de uma motocicleta. Sem dúvida alguma, isso demonstra a importância da participação feminina no evento, sendo valorizada e respeitada pelos organizadores do encontro. A seguir, mostram-se alguns detalhes do Espaço Mulher nas Figuras 82 a 85.



**Figura 82 - Espaço Mulher - a.
Foto: Alberto Oller. Julho de 2015.**

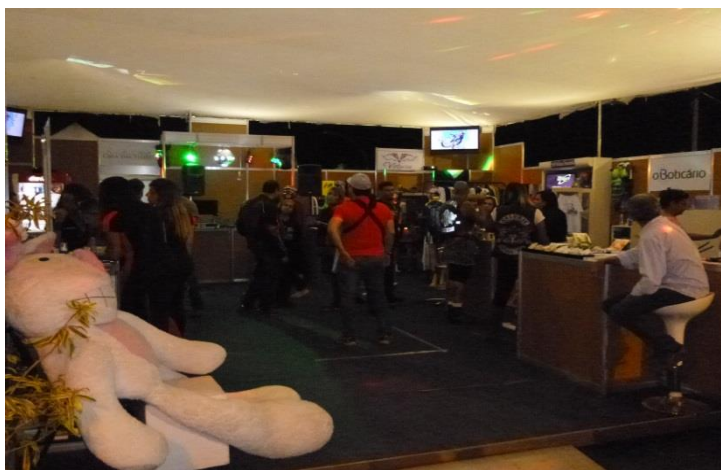


Figura 83 - Espaço Mulher - b.
Foto: Alberto Oller. Julho de 2015.



Figura 84 –Estande do Curso de pilotagem exclusivo para mulheres - a.
Foto: Alberto Oller. Julho de 2015.



Figura 85 –Estande do Curso de pilotagem exclusivo para mulheres - b.
Foto: Alberto Oller. Julho de 2015.

Além do perfil demográfico dos moto-turistas que participam do Motocapital, buscou-se saber a opinião dos entrevistados sobre a participação das mulheres no mundo do motociclismo. As respostas obtidas mostram diferentes pontos de vista em função do sexo: enquanto os homens, de forma geral, opinam que as mulheres aportam charme, beleza, vaidade, e companheirismo (companhia, ajudar o seu marido e/ou namorado quando necessário, etc) no caso das garupas, as mulheres, e especialmente aquelas que são membros de um moto-clube feminino, opinam que ser mulher motociclista representa a quebra de estereótipos (do tipo que mulheres não podem pilotar uma motocicleta, que o lugar delas é na garupa, etc), a busca da igualdade entre os sexos, ser respeitadas mediante o reconhecimento das suas habilidades para pilotar uma motocicleta, entre outros aspectos.

Constatamos o fato de que nenhum dos homens entrevistados deu alguma resposta censurando a participação das mulheres motociclistas, inclusive aqueles que não estavam em companhia das suas esposas e/ou namoradas no momento da entrevista. De forma geral, eles não são contra a participação feminina no motociclismo, pois “acham bonito” ver uma mulher andando de moto.

Sobre as principais motivações que as levaram a viajar de motocicleta, além de fazer companhia aos companheiros e/ou membros do moto-clube, a busca da liberdade foi o motivo mais citado não apenas por elas, mas por eles também. Neste aspecto, ambos os sexos concordam com o fato de que viajar de moto aporta sensações que não podem ser sentidas mediante o uso de outros meios de transporte (como o carro), como por exemplo, a sensação do vento no rosto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As atividades turísticas são atividades humanas, executadas por pessoas, planejadas pela humanidade. O Turismo é abrangente, pois se relaciona com outras áreas do conhecimento (Antropologia, Geografia, Economia, Psicologia, etc). Daí surge a sua interdisciplinaridade. Os fatores econômicos são importantes para o desenvolvimento de uma determinada região, mas não são os únicos. As perspectivas culturais e os aspectos humanos também exercem um papel de grande importância na motivação das viagens dos turistas, inclusive dos moto-turistas.

Nesse sentido, a Cultura é importante no estudo do âmbito do moto-turismo, que envolve as questões da identidade, das tribos e moto-clubes, da simbologia, das motivações e características das viagens em motocicleta. Não obstante, deve-se considerar a diversidade cultural não apenas do moto-turista que viaja de motocicleta, mas também das comunidades locais das localidades de destino, e as suas interações com os visitantes.

Por outro lado, o setor de eventos do Brasil representa uma atividade econômica importante para o país, gerando milhares de empregos e renda. Nesse aspecto, o país melhorou a sua competitividade no setor turístico, tornando-se a nação que mais eventos internacionais recebeu da América Latina no ano 2014. Apesar das melhorias, aspectos como a falta de segurança, a dificuldade na emissão de vistos ou a precariedade de algumas infra-estruturas representam um empecilho, desestimulando o aumento do número de turistas estrangeiros que visitam o Brasil.

A respeito do moto-turismo, a invenção das primeiras motocicletas no final do século XIX, e começo do século XX, assim como as melhorias técnicas com o passar dos anos, trouxeram consigo o desejo, de parte da humanidade, de explorar o mundo a bordo de uma moto, instigando o espírito de aventura e de descoberta dos primeiros pioneiros e pioneiras. No caso do Motocapital, e de acordo com os relatos dos/as entrevistados/as, existe esse desejo de explorar o mundo.

Além das melhorias técnicas nas motos, também foram construídas estradas que possibilitaram a comunicação entre as principais cidades de vários países. Algumas dessas rodovias, já seja pelas suas belezas cênicas, a sua história ou as características sociais e culturais das comunidades e cidades por onde passam, se tornaram rotas de viagem importantíssimas para o moto-turismo em nível internacional. Além de ser orgulho nacional dos seus respectivos países, essas rotas representam excelentes atrativos turísticos e oportunidades de comércio para as respectivas comunidades locais. Tanto é assim, que

existem agências de viagem que oferecem pacotes turísticos nos quais é possível percorrer algumas dessas rotas de ponta a ponta, mediante o uso da motocicleta.

Mas não são apenas as rotas que representam importantes atrativos no moto-turismo. Os eventos de motos também são atividades turísticas que podem atrair milhares de pessoas para uma determinada região durante certo período de tempo. Se por um lado, esses encontros representam uma importante fonte de renda e geram empregos, por outro, podem acarretar impactos negativos, como por exemplo, a produção massiva de lixo, poluição sonora e do ar, conflitos entre visitantes e comunidade local, dentre outros.

No evento Motocapital existe, por parte dos organizadores e os freqüentadores, a preocupação com a questão ambiental, de forma que foi providenciada a mobilização de grupos que trabalham com a reciclagem, e um projeto de inclusão social para pessoas catadoras de resíduos sólidos e orgânicos, a fim do aproveitamento do material.

Além dos eventos de encontro de tribos e grupos de motociclistas, as corridas da modalidade de velocidade do motociclismo, representadas especialmente pela MotoGP e o Mundial de Super Bikes, também representam importantes atrativos turísticos para as localidades que sediam esses grandes prêmios, tal e como vimos com o exemplo da cidade de Jerez de La Frontera, no sul da Espanha. E do mesmo modo que os outros eventos, as corridas também geram uma série de impactos que podem ser tanto positivos como negativos, que não foram objeto de estudo deste trabalho. Talvez em outra etapa.

Nesse sentido, observa-se a existência de um vasto campo a ser pesquisado, assim como há a necessidade de dar continuidade aos estudos na área do moto-turismo no âmbito do Turismo, pois a literatura sobre o tema é bastante escassa, tanto no Brasil como em outros países.

O encontro Motocapital é um evento importante da cidade de Brasília, que atrai mais pessoas para a cidade, em uma época na qual a capital federal fica vazia devido ao período de férias, ajudando a evitar um pouco a sazonalidade turística. Durante os seus dias de realização, vários hotéis de Brasília e das cidades satélite do Distrito Federal registram médias de ocupação elevadas. Devido ao sucesso e ao crescimento do público do Motocapital edição após edição, para o ano 2016 os organizadores decidiram ampliar o período de duração do encontro para 10 dias, passando a se chamar Brasília Motor Capital Week. Com isso, o evento adquiriu o status de “Bike Week”, a exemplo da concentração de Daytona, nos Estados Unidos. A previsão é de que 800 mil pessoas circulem dentro do recinto do evento, segundo os seus organizadores, agravando o que talvez seja o maior problema do evento: o do lixo e a sua reciclagem. Nesse aspecto, os organizadores do Motocapital já vêm tomando medidas

para diminuir os impactos negativos desse e de outros problemas (a poluição gerada pela concentração massiva das motocicletas), mostrando preocupação em cuidar do meio ambiente.

A respeito das questões de gênero, o número de mulheres motociclistas e de grupos femininos sobre duas rodas tem aumentado nos últimos anos não apenas no Brasil, mas em todo o mundo. Feitos como a fundação do primeiro moto-clubes registrado da história ser só de mulheres, dentre outros, ou de que o Motocapital ofereça um espaço exclusivo para elas, são provas incontestáveis de que o gênero feminino vem conquistando cada vez mais importância e peso no mundo das motocicletas.

Por outro lado, e do mesmo modo que em outras áreas, as mulheres motociclistas também sofrem diferenças de gênero e preconceitos pelo simples fato de serem mulheres. Vale ressaltar que no caso da pesquisa feita no Motocapital, na qual, apesar da diferença das respostas a respeito da participação da mulher no mundo do motociclismo entre homens e mulheres, não foram registradas respostas preconceituosas ou denegridoras a respeito desse tema.

Nesse aspecto, a fundação de moto-clubes e associações exclusivamente femininas no Brasil e em outros países foi a forma que as mulheres encontraram para incentivar o uso da motocicleta, favorecendo o bem-estar, o respeito e a igualdade entre os gêneros.

No Motocapital, as características encontradas do moto-turismo são as viagens realizadas mediante o uso da motocicleta. São pessoas que procedem não apenas de todas as regiões do Brasil, mas também de vários países do mundo. O evento Motocapital de Brasília se caracteriza como um espaço simbólico e de re-ligação tribal porque reúne, durante a sua realização, vários moto-clubes, tanto brasileiros como estrangeiros, sendo que cada um possui as suas características próprias (vestimentas, filosofia de vida, símbolos, regras internas, divisão hierárquica, etc.) que os diferenciam, os fazem ser únicos, uns dos outros. A formação desses grupos sociais, ou tribos urbanas (moto-clubes), tal e como vimos, é característica das sociedades pós-modernas, cujos membros possuem não uma, mas várias identidades.

À respeito da participação das mulheres, conforme já foi referido no trabalho, há um espaço importante sendo ocupado por elas, representando empoderamento. Seus perfis, conforme analisado, mostram que a faixa etária delas é bem ampla, com profissões bem variadas, sendo a maioria casadas, de classe média e que viajam acompanhadas dos respectivos maridos, na garupa destes, por motivos de sociabilidade (ter companhia) e segurança, caso algum imprevisto aconteça. Outro aspecto a ser destacado é que a maioria

delas faz parte de algum moto-club. Isso mostra a forma pela qual as mulheres vêm ocupando e conquistando o seu lugar dentro do mundo do motociclismo.

Quanto às características gerais e motivações dos moto-turistas, observa-se que a faixa etária também é bem ampla, com predominância do sexo masculino. A maioria dos/as entrevistados/as são casados, de classe média, e com profissões bem variadas. Procedem principalmente dos estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Paraná, Bahia e Pernambuco. A grande maioria faz parte de algum moto-club, e viajam de motocicleta motivados/as principalmente pelo prazer que representa rodar pelas estradas. O vento no rosto, o poder estar mais integrado nas rodovias e as suas paisagens, sentindo os cheiros dos lugares por onde se passa, são alguns dos ingredientes que lhes aportam esses prazeres.

O uso da motocicleta como meio de transporte significa, para o grupo de pessoas entrevistadas, a liberdade, a quebra da rotina, o poder estar em companhia dos amigos ou entes querido enquanto se viaja, tornando-se uma atividade mais agradável.

A partir da realização deste trabalho, espera-se aumentar o interesse por pesquisas relacionadas com o moto-turismo e os eventos sobre motos, ajudando assim a destacar um nicho do mercado turístico que ainda é pouco conhecido e explorado. Também se espera dar continuidade a outros estudos que porventura possam estar relacionados com o mundo do motociclismo, como por exemplo, as questões de gênero e tribalismo. Sem ter a intenção de esgotar o assunto, esta dissertação pretende contribuir para os estudos acadêmicos sobre o Turismo, no âmbito do moto-turismo, mostrando as suas características e a sua importância para maior dinamização do Turismo de Eventos na capital, Brasília, dentro de um contexto de integração social.

REFERÊNCIAS

A ESQUINA DOS PNEUS. A invenção dos alemães Wilhelm Maybach e Gottlieb Daimler. 1 foto. Disponível em <<https://aesquinadospneus.files.wordpress.com/2012/07/1-moto-patentada.png>>. Acesso: março de 2016.

AS VULCANAS. Disponível em <<http://www.vulcanas.com.br/site/>>. Acesso em 24/11/2014.

_____. Símbolo das Vulcanas. 1 foto. Disponível em <<http://www.vulcanas.com.br/site/vulcanas/historia/>>. Acesso: março de 2016.

ADRIÁN, Juan; MARCHETTI, Lautaro. **La Motocicleta**. Disponível em <<http://www.monografias.com/trabajos95/motocicleta/motocicleta2.shtml>>. Acesso em 04/12/2014.

ALCHETRON. Fred Merkel. 1 foto. Disponível em <<http://alchetron.com>>. Acesso: março de 2016.

ANGROSINO, Michael. **Etnografia e Observação Participante**. Porto Alegre: Artmed, 2009 (Coleção Pesquisa Qualitativa, coordenada por Uwe Flick).

ARANTES, Sergio Junqueira. **São Pauloultrapassa Rio de Janeiro no ranking da ICCA**. Disponível em <<http://www.revistaeventos.com.br/Artigo/Sao-Paulo-ultrapassa-Rio-de-Janeiro-no-ranking-da-ICCA>>. Acesso em 27/05/2015.

ARAÚJO, Neuza de Farias. **Contribuição Econômica das Mulheres para a Família e a Sociedade: Ensaio sobre gênero e economia numa perspectiva comparativa**. 1ª ed. Brasília: 2010 Editora Otimismo Ltda.

_____. *Diferentes Definições de Poder e Dominação: Repercussões na Participação Política Envolvendo as Relações de Gênero- Diásporas Diversidades, Deslocamentos* – Fazendo o Gênero 9 – UFSC, 2010.

BAUMAN, Zygmunt. **Ensaio sobre o Conceito de Cultura**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2012.

ARGENTINA TRAVEL. O glaciér Perito Moreno. 1 foto. Disponível em <<http://www.argentina.travel/pt/patrimonio/parque-nacional-los-glaciares/6>>. Acesso: março de 2016.

BEATTIE, Paul. Motociclista acidentado no ripio. 1 foto. Disponível em <http://www.justonemile.com/TransAmBlog/2009_11_01_archive.html>. Acesso: março de 2016.

BIKERNI ASSOCIATION. The Bikerni. 1 foto. Disponível em <<http://www.thestar.com/autos/2015/04/24/on-international-female-ride-day-women-riders-hitting-the-road.html>>. Acesso: março de 2016.

BRASIL. MTur. **Marcos Conceituais do Turismo**. Disponível em <http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Marcos_Conceituais.pdf>. Acesso em 28/04/2016.

_____. **Segmentação do Mercado Turístico: marcos conceituais**. Brasília: MTur, 2006a.

_____. **Turismo de Negócios&Eventos: Orientações Básicas - 2ª ed.** - Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRASÍLIA MOTOCAPITAL. Disponível em <<http://brasiliamotocapital.com.br/modelo/>>. Acesso em 10/04/2015.

BOURDIEU, Pierre - **Questões de Sociologia** - Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983.

BRUYNE, Paul et al. **Dinâmica da Pesquisa em Ciências Sociais**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1977.

CAÇADOR ONLINE. Adesivos de moto-clubes. 1 foto. Disponível em <<http://www.cacador.net/portal/Noticias.aspx?cdNoticia=3119&cdNoticiaDivisao=2>>. Acesso: março de 2016.

CANTATORE, Tiziano; Giorgi, Gianni. **Europa em Moto**, 1ed. Madri: Anaya 2009.

CASTRO, Celso Antonio. **Sociologia Aplicada ao Turismo**. São Paulo: Editora Atlas, 2002.

COELHO, Ludmar Rodrigues. **BR 101 - O caminho de ligação do Brasil**. Disponível em <<http://www.logisticadescomplicada.com.br-101-%E2%80%93-o-caminho-de-ligacao-do-brasil/>>. Acesso em 23/02/2016.

CONCEIÇÃO, Deivison. **A História de Sturgis segundo uma versão alternativa**. Disponível em <<http://portalsportszone.com.br/?p=1380>>. Acesso em 05/02/2016.

CORREIO DO ESTADO. Valentino Rossi. 1 foto. Disponível em <<http://www.correiodoestado.com.br>>. Acesso: março de 2016.

DAYTONA BIKE WEEK. Disponível em <<http://daytonabikeweek.com/>>. Acesso em 09/03/2016.

DAVIES, Stephen. Feministas britânicas exigindo o direito ao voto feminino. 1 foto. Disponível em <<http://www.libertarianismo.org>>. Acesso: março de 2016.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Pesquisa em Turismo: Planejamento, métodos e técnicas**. 9ª Ed. São Paulo: Futura, 2007.

DIARIO DE MOTOCICLETA. Disponível em <<http://www.diariodemotocicleta.com.br/index.asp>>. Acesso 28/05/2015.

_____. Chardô e Peter Fonda. 1 foto. Disponível em: <http://www.diariodemotocicleta.com.br/DIARIO_CENTRAL/static/imagens/fotos/materias/dest_Artigo_342.png>. Acesso: fevereiro de 2016.

DIARIO NORTE. **Ruta 40, columna vertebral de La Argentina.** Disponível em <<http://www.diarionorte.com/article/132842/ruta-40-columna-vertebral-de-la-argentina->>. Acesso: 10/02/2016.

DICIONÁRIO AURÉLIO. Disponível em <<https://dicionariodoaurelio.com/>>. Acesso em 15/03/2016.

DICIONÁRIO LÉXICO DE PORTUGUÊS ONLINE. Disponível em <<http://www.lexico.pt/motociclismo/>> Acesso em 25/11/2014.

DICIONÁRIO ONLINE DE PORTUGUÊS. Disponível em <<http://www.dicio.com.br>>. Acesso em 25/04/2016.

DONNELLY, Kate. **Route 66: Informações da Rota.** Disponível em <<http://www.visiteosusa.com.br/usa/road-trips/road-trips/route-66.aspx>>. Acesso em 02/02/2016.

EL DIVISADERO. Trecho da Carretera Austral em obras. 1 foto. Disponível em <<http://www.eldivisadero.cl/noticia-30048>>. Acesso: março de 2016.

EL PATAGÓNICO. **Cerro de los Siete Colores en Jujuy.** 1 foto. Disponível em <<http://www.elpatagonico.com/cerro-los-siete-colores-jujuy-n1290580>>. Acesso: março de 2016.

EL PORTAL DE MENDOZA. **Características Principais.** Disponível em <<http://elportaldemendoza.com/pt-br/blog/caracterisiticas-principais/>>. Acesso em 10/02/2016.

_____. Mapa da Rota 40. 1 foto. Disponível em <<http://elportaldemendoza.com/wp-content/uploads/2014/06/MAPA-ruta-40.png>>. Acesso: fevereiro de 2016.

EL RINCON GUERRILLERO. Che Guevara, Alberto Granado e *La poderosa*. 1 foto. Disponível em: <http://www.lr21.com.uy/publicaciones/101/20040711/images/motocicleta.gif?utm_source=redirects&utm_medium=www.larepublica.com.uy&utm_campaign=301_Redirects>. Acesso: março de 2016.

ERHAN. **Daytona Bike Week? A History of Celebration.** Disponível em: <<http://www.thecheapplace.com/biker-life-style/daytona-bike-week-a-history-of-celebration>>. Acesso em 05/02/2016.

ES ANDALUCÍA. **El GP de Jerez recibe 14.000 espectadores más que en 2014.** Disponível em <<http://www.europapress.es/esandalucia/cadiz/noticia-gp-jerez-recibe-14000-espectadores-mas-ano-pasado-mas-243000-20150503160716.html>>. Acesso em 02/02/2016.

FALCON ONLINE. Mapa da Carretera Austral. 1 foto. Disponível em <<http://www.falcononline.com.br/forum/index.php?topic=10946.0>>. Acesso: março de 2016.

FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DE MOTOCICLISMO (FIM). Disponível em <<http://www.fim-live.com/en/fim/the-federation/about-the-fim/>>. Acesso em 05/12/2014.

FERNÁNDEZ, Jonas. Trecho de ripio na Carretera Austral. 1 foto. Disponível em <<http://www.ngenespanol.com/traveler/blog/14/05/20/blog-moto--region-aysen-y-carretera-austral/>>. Acesso: março de 2016.

GAJJAR, Sundeep. Símbolo da Bikernis. 1 foto. Disponível em <<http://thegrandaustralianroadtrip.com/united-motorcycling-clubs-of-india/>>. Acesso: março de 2016.

GEERTZ, Clifford. **A Interpretação das Culturas**. 1ed. Rio de Janeiro: Editora LTC, 1989.
GIACAGLIA, Maria Cecília. **Organização de eventos: Teoria e Prática**. São Paulo: Editora Thomson, 2006.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 5ª Ed. São Paulo: Editora Atlas, 2006.

GUIA DE BOA VIAGEM. Lago General Carrera. 1 foto. Disponível em <<http://guiadeboaviagem.com.br/lago-general-carrera-patagonia-cavernas-marmore/>>. Acesso: março de 2016.

GUILLERMO GODOY. Disponível em <<http://guillermogodoy.com.br/site/>>. Acesso em 28/05/2015.

GONZÁLEZ, Diego. Placa histórica da Rota 66 no Novo México. 1 foto. Disponível em <<http://fronterasblog.com/2008/10/24/la-ruta-66/>>. Acesso: março de 2016.

HAULOT, Arthur. **Turismo Social**. México D.F.: Trillas, 1991.

HONDAMANIACO. A viagem de Geoffrey Gander. 3 fotos. Disponível em <<http://www.hondamaniaco.com.br/historia-primordios-do-motociclismo-de-viagem-rodando-pela-europa-nos-anos-de-1950/>>. Acesso: março de 2016.

HOPE 1842. Sylvester Roper e a sua invenção. 1 foto. Disponível em <<http://www.hope1842.com/sitebuilder/images/RoperMotorcycleA-463x449.jpg>>. Acesso: março de 2016.

HOSTELTUR. Ranking da ICCA das cidades que receberam mais eventos internacionais no ano 2014. 1 foto. Disponível em: <http://static.hosteltur.com.br/web/uploads/2015/05/icca-ranking-ciudades2015_1_1.jpg>. Acesso: maio de 2015.

JACKPINE GYPSIES. Símbolo do moto clube. Disponível em <<http://www.jackpinegypsies.com/>>. Acesso: março de 2016.

JUANITO. Cena do filme “Cars”. 1 foto. Disponível em <http://bala-perdida.blogspot.com.br/2006_07_01_archive.html>. Acesso: março de 2016.

KOTA TV. Clarence Hoel. 1 foto. Disponível em <<http://kotatv.com>>. Acesso: março de 2016.

KRETZ JR., Ed. Ed Kretz sênior. 1 foto. Disponível em <<http://edkretz.tumblr.com/>>. Acesso: março de 2016.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do Turismo: Para uma nova compreensão do lazer e das viagens**. São Paulo: Aleph, 2000.

LANE, Christopher. Membros do Motor Maids Inc. 1 foto. Disponível em <<http://njmonthly.com/articles/jersey-living/jersey-girls-on-wheels/>>. Acesso: março de 2016.
LATITUD CERO. As Ruínas de Quilmes. 1 foto. Disponível em <<http://www.latitud-cero.com.ar/2005/quilpir/quilmes2.htm>>. Acesso: março de 2016.

LONG WAY ROUND. 2 fotos. Disponível em <<http://www.longwayround.com>>. Acesso: março de 2016.

MACHINECULT. Mapa da Rota 66. 1 foto. Disponível em <<http://blog.machinecult.com.br/rota-66/>>. Acesso: março de 2016.

MAFFESOLI, Michel. **O Tempo das Tribus: o declínio do individualismo nas sociedades de massa**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 1998.

MARIA, Jota. Início da BR 101. 1 foto. Disponível em <<http://jotamaria-touros.blogspot.com.br/>>. Acesso: março de 2016.

MCDONALD, Barbara A. **Feminismo sobre ruedas: Mujeres motociclistas**. Disponível em <<http://www.elvaiven.com/blog/feminismo-sobre-ruedas>>. Acesso em 06/12/2014.

MENDOZA VIAJES. A Caverna das Bruixas. 1 foto. Disponível em <<http://www.mendozaviajes.com/residentes/las-lenas-y-caverna-de-las-brujas/>>. Acesso em março de 2016.

MESA, Alexandre Romero. **Campeonato Mundial de Superbikes: Sobre lassuperbikes y su máxima competición**. Disponível em <<http://deportes.about.com/od/Automovilismo/a/Campeonato-Mundial-De-Superbikes.htm>>. Acesso em 02/02/2016.

MI SAN MARTIN DE LOS ANDES. Norton 500, *La Poderosa II*. 1 foto. Disponível em <http://www.misanmartindelosandes.com/wp-content/uploads/2014/01/La-Poderosa_-720x375.jpg>. Acesso: março de 2016.

MILL, S. Hall. **A Identidade Cultural na Pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Editora: Dp&a, 2006.

MINTUR. **Se inauguró El Hito Del Centro de La Ruta Nacional 40**. Disponível em <http://prensa.turismo.gov.ar/category/gacetillas/2015/10/se-inauguro-el-hito-del-centro-de-la-ruta-nacional-40/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=se-inauguro-el-hito-del-centro-de-la-ruta-nacional-40>. Acesso em 10/02/2016.

MOESCH, Marutschka Martini. **A Produção do Saber Turístico**. São Paulo: Contexto, 2002.

_____. **Epistemologia Social do Turismo** - Tese de Doutorado - Universidade de São Paulo (USP). São Paulo, 2004.

MOREIRA, Sergio Oller. O Evento Motocapital: Diagnóstico do atrativo para a atividade turística de Brasília. 2010. 50. Monografia (graduação). IESB- Instituto de Ensino Superior de Brasília. 2010.

MOTOCLUBERS. As Vulcanas. 1 foto. Disponível em <<http://motoclubers.blogspot.com.br/2011/07/vulcanas.html>>. Acesso: março de 2016.

MOTOKANDO. Cena do filme “Sem Destino”. 1 foto. Disponível em <<http://motokando.com/index.php/filmes/36556-peter-fonda-voltara-a-pilotar-a-harley-davidson-capitao-america-do-filme-easy-rider>>. Acesso: março de 2016.

MOTOGP. Disponível em <www.motogp.com>. Acesso em 02/02/2016.

MOTORCYCLE MUSEUM. Linda Dugeau. Disponível em <<http://www.motorcyclemuseum.org/halloffame/hofimages/Dugeau1.jpg>>. Acesso: março de 2016.

MOTORCYCLE USA. Símbolo da 76ª edição de Sturgis. 1 foto. Disponível em <<http://www.motorcycle-usa.com/2015/08/article/sturgis-motorcycle-rally-unveils-new-logo/>>. Acesso: março de 2016.

MOTORMAIDS. Disponível em <<http://www.motormaids.org/>> Acesso em 24/11/2014.
_____. Símbolo das MotorMaids. 1 foto. Disponível em <<http://www.pamotormaids.com/>>. Acesso: março de 2016.

MOTOTURISTAS. Disponível em <<http://www.mototuristas.com.br/>>. Acesso em 28/05/15.
MULHERES DE MOTO. Disponível em <<http://mulheresdemoto.com.br>> Acesso em 25/11/2014.

MV AGUSTA. Leslie Graham. 1 foto. Disponível em <<http://www.mvagusta.com>>. Acesso: março de 2016.

NASH, Mary; TAVERA, Susanna. **Experienciasdesiguales: Conflictossociales y respuestacolectivas (siglo XIX)**. Disponível em <<http://clio.rediris.es/udidactica/sufragismo2/origfem.htm>>. Acesso em 10/12/2014.

NETO, Daniel de Oliveira; Provetti, Rômulo. **Rota 66. A História**. Disponível em <<http://viagemdemoto.com/colunas/daniel-zan/591-rota-66-a-historia>>. Acesso: 02/02/2016.

NEUQUÉNTUR. **Inauguraron Hito en el centro de la Ruta 40 en ChosMalal**. Disponível em <<http://neuquentur.gob.ar/es/prensa-turistica/18722/inauguraron-hito-en-el-centro-de-la-ruta-40-en-chos-malal/>>. Acesso em 04/03/2016.

OFFICIAL BIKE WEEK. **History of Bike Week**. Disponível em <<http://www.officialbikeweek.com/bikeweek/ce/bikeweekhistory.htm>>. Acesso em 05/02/2016.

_____. Logotipo da 75ª edição do DaytonaBike Week. Disponível em <<http://officialbikeweek.com/bikeweek/2016logo.jpg>>. Acesso: fevereiro de 2016.

ORLANDO, Guilherme. Trecho da Rio-Santos. 1 foto. Disponível em <<http://viagemdemoto.com/outros-artigos/3268-viagem-de-moto-pela-rio-santos>>. Acesso: março de 2016.

PANOSSO NETTO, Alexandre e ANSARAH, Marília, (ORG.). **Segmentação do Mercado Turístico: Estudos, produtos e perspectivas**. São Paulo: Manole, 2009.

PATAGONIA KOSTEN TURISMO. Puyuhuapi. 1 foto. Disponível em <<http://www.kosten.cl/e3/>>. Acesso: março de 2016.

PERROT, Michelle. **Os excluídos da História: operários, mulheres, prisioneiros**. Trad. Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 4ª. Ed., 1988.

PETRISOR, Bogdan. Avenida principal de Daytona Beach. 1 foto. Disponível em <<http://www.motorbikeonly.com/2015/03/02/less-than-one-week-until-daytona-bike-week-2015/>>. Acesso: março de 2016.

Portal de Notícias Terra. **Índia é pior do G20 para mulheres: "é um milagre que sobrevivam"**. Disponível em <<http://noticias.terra.com.br/mundo/asia/india-e-pior-do-g20-para-mulheres-quote-um-milagre-que-sobrevivamquot,25896380c0ada310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html>>. Acesso em 08/12/2014.

PORTAL EVENTOS. *7ª maior indústria de Turismo do mundo, o Brasil cresce 23 posições no ranking das nações mais competitivas*. Disponível em <<http://www.revistaeventos.com.br/Eventos/7-maior-industria-de-turismo-do-mundo-o-Brasil-cresce-23-posicoes-no-ranking-das-nacoes-mais-competitivas/36206>>. Acesso em 27/05/2015.

_____. *O Setor de Eventos&Turismo fatura R\$652 bilhões e gera 15,6 milhões de empregos*. Disponível em <[http://www.revistaeventos.com.br/Forum-Eventos/O-Setor-de-Eventos-Turismo-fatura-R\\$652-bilhoes-e-gera-15-6-milhoes-de-empregos](http://www.revistaeventos.com.br/Forum-Eventos/O-Setor-de-Eventos-Turismo-fatura-R$652-bilhoes-e-gera-15-6-milhoes-de-empregos)>. Acesso em 27/05/2015.

_____. *Ranking ICCA: Brasil caiu mais uma posição*. Disponível em <<http://www.revistaeventos.com.br/Politicadoturismo/Ranking-ICCA:-Brasil-caiu-mais-uma-posicao>>. Acesso em 27/05/2015.

_____. *Ranking da ICCA 2014*. 2 fotos. Disponível em <<http://www.revistaeventos.com.br/img.php>>. Acesso maio de 2015.

RABAGLIO, Fernanda. Wigwam Village Motel. 1 foto. Disponível em <<http://www.voupracalifornia.com.br/hoteis/route-66-historia-dicas-de-hospedagem-e-passeios/>>. Acesso: março de 2016.

REDE RECORD. **Brasília Motocapital reúne amantes de motos de todo o Brasil**. Disponível em <<http://tv.r7.com/record-play/distrito-federal/balanco-geral-df/videos/brasilia-moto-capital-reune-amantes-de-motos-de-todo-o-brasil-15102015>>. Acesso em 18/10/2015.

RENNE, Monique. O Aconcágua. 1 foto. Disponível em <<http://guia.melhoresdestinos.com.br/parque-provincial-aconcagua-103-3036-l.html>>. Acesso: março de 2016.

REPORTEROS JEREZ. **El Gran Premio mejoró las previsiones y logró llenar los hoteles de Jerez.** Disponível em <<http://www.reporterosjerez.com/tag/turismo/>>. Acesso em 02/02/2016.

_____. **La semana del Gran Premio de Moto GP busca rentabilizar el impacto de la prueba y abrir el circuito a Jerez.** Disponível em <<http://www.reporterosjerez.com/tag/turismo/>>. Acesso em 02/02/2016.

_____. Estacionamento de motos lotado. 1 foto. Disponível em <http://www.reporterosjerez.com/wp-content/uploads/2015/05/DSC8070_web.jpg>. Acesso: março de 2016.

REVISTA TIME. Trecho da Daytona 200 na praia de Daytona Beach. 1 foto. Disponível em <<http://time.com/3878717/daytona-200-rare-photos-classic-american-motorcycle-race/>>. Acesso: março de 2016.

RIBEIRO, Rafael; FUZETO, Laís Rafaela. **A construção de Tribos Urbanas através do conceito de tipo-ideal: o consumo como possibilidade de ser.** Disponível em <<http://www.uel.br/grupo-estudo/gaes/pages/arquivos>>. Acesso em 20/03/2016.

ROUTE 66 Association of Brazil, História, [S. l.], [201-?], disponível em <www.guiarota66.com/21769/22201.html>. Acesso: Fevereiro de 2016.

ROUTE 66 FESTIVALS. Placa de comemoração da Rota 66. 1 foto. Disponível em <<http://www.route66festivalsgf.com/images/birthSign.jpg>>. Acesso: março de 2016.

SARRALDE, José Luis. Placa de motel no Arizona. 1 foto. Disponível em <<http://guias-viajar.com/estados-unidos/arizona/ruta-66-arizona-las-vegas-seligman-gran-canon/>>. Acesso: março de 2016.

SBT. **Cresce o número de mulheres com habilitação para motos.** Disponível em <<http://www.sbt.com.br/sbtvideos/programa/26/SBT-Brasil/categoria/1787/d1479fe49bf6eccd0b86e4ae744b88f0/Cresce-o-numero-de-mulheres-com-habilitacao-para-motos.html>>. Acesso em 16/03/2016.

SCOTT, Joan. **Gênero: Uma categoria útil para análise histórica.** Nova Iorque, Columbia University Press. 1989.

SENKEVICS, Adriano. **O conceito de gênero por Joan Scott: gênero enquanto categoria de análise.** Disponível em <<https://ensaiosdegenero.wordpress.com/2012/04/23/o-conceito-de-genero-por-joan-scott-genero-enquanto-categoria-de-analise/>>. Acesso em 15/03/2016.

SERVICIO INFORMATIVO DE LA CONSTRUCCIÓN. Placa do início da Rota 40. 1 foto. Disponível em <<http://servicioinformativodelaconstruccion.com/anuncian-obra-de-la-doble-via-de-la-ruta-40/>>. Acesso: março de 2016.

SHOP AMERICA. Placas “The Mother Road”. 2 fotos. Disponível em <<http://www.shopamerica.eu/en/nostalgic-art-tin-sign-us-route-66-the-mother-road.html>>. Acesso: março de 2016.

SILVA, Tomaz Tadeu da. A Produção Social da Identidade e da Diferença. In: SILVA, Tomaz Tadeu da (org). **Identidade e Diferença: A Perspectiva dos Estudos Culturais**. Petrópolis RJ. Editora Vozes: 2012.

SMERDUM. **A Venerável Rota 66**. Disponível em <<https://smerdum.wordpress.com/viagens/a-veneravel-rota-66/>>. Acesso: março de 2016.

_____. Mapa da Rota 66. 1 foto. Disponível em <<https://smerdum.files.wordpress.com/2012/01/mapus-map.png>>. Acesso: março de 2016.

STURGIS MOTORCYCLE RALLY. Disponível em <<http://www.sturgismotorcyclerrally.com/>>. Acesso em 05/02/2016.

_____. Edição dos anos 1950 ou 1960.1 foto. Disponível em <<http://www.sturgismotorcyclerrally.com/rally-info/timeline-and-photo-gallery>>. Acesso: março de 2016.

STURGIS RALLY PHOTO. Rua principal de Sturgis na 75ª edição. 1 foto. Disponível em <<http://www.sturgisrallyphoto.com/>>. Acesso: março de 2016.

SUMABRANIAM, Jo. Carl Fogarty. 1 foto. Disponível em <<http://www.motorbiketimes.com>>. Acesso em março de 2016.

TARINGA. Robert Edison Fulton Jr. 1 foto. Disponível em <<http://i.kinja-img.com/gawker-media/image/upload/s--AhPenJqz--/1430192691867657539.jpg>>. Acesso: março de 2016.

THE BIKERNI. Disponível em <<https://about.me/thebikerni>>. Acesso em 15/03/2016.

_____. Disponível em <<http://www.globalwomenwhoride.com/2015/07/the-bikerni/>>. Acesso em 15/03/2016.

THE DAYTONA BEACH NEWS JOURNAL. **Report: Bike Week tops Daytona 500 in event dollars, but race fans spend more overall**. Disponível em <<http://www.news-journalonline.com/article/20140301/BUSINESS/140229383>>. Acesso em 09/03/2016.

THE ESOTERIC CURIOSA. Clare Consuelo. 1 foto. Disponível em <http://4.bp.blogspot.com/_dHMUKWjxiWM/S-TYEHM8hvi/AAAAAAAAGBI/HcVpAw-DgVc/s1600/aews_motorcycle.jpg>. Acesso: março de 2016.

THE ORIGINAL BAD GIRL. Linda Dugeau e Dot Robinson. 1 foto. Disponível em <http://theoriginalbadgirl.blogspot.com.br/2015_11_01_archive.html>. Acesso: março de 2016.

TIERRAS PATAGÓNICAS. Placa da Ruta 40. 1 foto. Disponível em <<http://www.tierraspatagonicas.com/la-ruta-40/>>. Acesso: março de 2016.

TOCO NA ESTRADA. Guillermo Godoy. 2 fotos. Disponível em <<http://www.toconaestrada.com/2010/10/gillermo-godoy-por-ai-por-escrito.html>>. Acesso: fevereiro de 2016.

TURISMO CHILE. **Historia de laCarretera Austral**. Disponível em <<http://www.turismochile.com/guia/austral/articulos/675>>. Acesso: 07/03/2016.

TURISMO DE MOTO. **A história do Mototurismo.** Disponível em <<http://www.turismo-de-moto.com/mototurismo/>>. Acesso em 09/05/12.

USHUAIA 2008. **Como dirigir em estradas de ripio.** Disponível em <<https://ushuaia2008.wordpress.com/dicas/como-dirigir-no-ripio/>>. Acesso em 07/03/2016.

VISIT CHILE. **Historia de Carretera Austral.** Disponível em <<http://www.visitchile.com/es/guias-turisticas/carretera-austral/historia.htm>>. Acesso: 07/03/2016.

WEBER, Max. **Economia e Sociedade: Fundamentos da Sociologia Compreensiva**, 5ed. Brasília: Universidade de Brasília, 1991.

WIKIPEDIA. Mapa da BR 101. 1 foto. Disponível em <<https://pt.wikipedia.org/wiki/BR-101>>. Acesso: fevereiro de 2016.

ZANELLA, Luiz Carlos. **Manual de Organização de Eventos: Planejamento e Operacionalização**, 4ed. São Paulo: Atlas, 2010.

APÊNDICE A

ROTEIRO DE ENTREVISTA DOS MOTO-TURISTAS DO MOTOCAPITAL

1) Perfil Demográfico:

- Qual é a sua idade?
- Qual é o seu estado civil?
- Qual é o seu nível de escolaridade?
- Qual é a sua profissão?
- Qual é o seu nível de renda, em salários mínimos? (lembrando que 1S.M. são R\$788,00; 2S.M.=R\$1.576,00; 3S.M.=R\$2.364,00; 4S.M.=R\$3152,00; 5S.M.=R\$3.940,00 etc)
- De que Estado e Cidade você veio?
- Você faz parte de algum moto-clubes ou moto-grupo?
- Você acha que o Motocapital pode se caracterizar como um espaço simbólico e de encontro tribal de motociclistas e/ou motoqueiros? Por que?
- Se sim, que aspectos você acha que tornam isso possível?

1.1) Motociclismo e Gênero.

- Qual é a sua opinião sobre a participação das mulheres no mundo do motociclismo: você poderia falar sobre as contribuições das mulheres para o motociclismo?

2) Motivações e características das viagens em motocicleta:

- O que motivou você a viajar de moto até o Motocapital?
- Do quê você mais gosta quando está viajando em motocicleta?
- É a primeira vez que você participa do Motocapital?
- Se não, quantas vezes você já participou do evento?
- Dessas vezes em que você participou do evento, em quantas você usou a motocicleta como meio de transporte?
- Você viajou sozinho/a ou acompanhado/a? Por quê?
- Durante a sua viagem para Brasília, você sofreu algum contratempo na estrada? (por exemplo, alguma pane mecânica, pegar o caminho errado, etc)
- Se sim, como foi resolvido esse contratempo?

3) Contribuições para a atividade turística de Brasília:

- Você se hospedou em algum alojamento?
- Se sim, em qual? (hotel, casa de amigos e/ou parentes, no próprio Motocapital, etc)
- Durante a sua estadia em Brasília você visitou algum atrativo turístico da cidade?

APÊNDICE B

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM OS ORGANIZADORES DO MOTOCAPITAL

- 1) De onde surgiu a idéia de criar o Motocapital? Quem foram os seus criadores?

- 2) Havendo no Brasil estados com um Turismo de Eventos mais forte do que o de Brasília, como por exemplo São Paulo e o Rio de Janeiro, por que decidiu-se fazer o Motocapital em Brasília, e não nessas cidades/estados?

- 3) Você poderia me falar quais são os impactos econômicos produzidos pelo Motocapital para a cidade e a atividade turística de Brasília? Renda e empregos gerados, impostos, ocupação de hotéis, etc?

- 4) Falemos agora sobre o lixo que é gerado no Motocapital: Qual é a quantidade gerada? Quem são os responsáveis pela limpeza? É reciclado?

- 5) Vocês fazem alguma ação meio ambiental para compensar a poluição gerada pelo evento? Se não fazem, pretendem fazer no futuro?

- 6) Além do Motocapital de Brasília, vocês organizam outros eventos similares em outras cidades?

APÊNDICE C

Foto registrando o encontro com Marco Portinho, organizador do Evento Motocapital de Brasília, em visita à sede central do evento e da Impacto Eventos, na Granja do Torto, Distrito Federal.



**Figura 86 - O autor e Marco Portinho.
Foto: Alberto Oller, dezembro de 2015.**