



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)Igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

XI CONGRESSO LUSO AFRO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS

Diversidades e (De)Igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011

Universidade Federal de Bahia-UFBA

<http://www.xiconlab.eventos.dype.com.br/site/capa>

EIXO 10 - Comunicação, Ciência e tecnologia

GRUPO DE TRABALHO - GT 82: Tecnologia e Vida Contemporânea



CORPOS, MÁQUINAS E VELOCIDADE: “RACHAS” DE CARROS E DE MOTOS, MANOBRAS E *PERFORMANCES*

Leila Sollberger Jeolás
Universidade Estadual de Londrina
leilajeolas@gmail.com

Introdução

A velocidade é considerada por diversos autores um dos aspectos mais importantes da revolução urbana e da vida moderna (Giucci, 2004; Sennett, 1997; Flonneau, Guigueno, 2009; Virilio, 1996). Através da potência dos motores, ela exerce uma fascinação, sobretudo para os jovens, mas não somente, e transformou-se em uma nova forma de êxtase possibilitada pela revolução técnica (Kundera, 1995).

A pesquisa etnográfica aqui apresentada é parte de uma pesquisa de pós-doutorado, realizada na Université de Strasbourg (FRA) entre junho/2009 e abril/2010, e foi desenvolvida entre os “rachadores” de carros e de motos nas corridas ilegais de rua e naquelas institucionalizadas e realizadas a cada quinze dias no autódromo da cidade de Londrina-PR. Nas ruas, tais práticas ocorrem geralmente tarde da noite, quando não há mais movimento no trânsito e se constituem em práticas ilegais que podem acarretar multas e apreensão dos veículos, além da possibilidade de ocasionar vítimas. No autódromo, os “rachas” são eventos quinzenais, pagos, normatizados e legalizados. Eles são organizados por um amante dessas práticas que arrenda do setor público uma das pistas de 400 metros e garante, durante o evento, a presença da ambulância, bombeiro e de seguranças privados.

Várias técnicas e abordagens de pesquisa foram utilizadas a fim de dar conta de uma prática parcialmente ilegal, no caso dos “rachas” de rua, e que acontecem, em grande parte, de forma imprevisível, no calor da hora, a partir de sinais de luz e de acelerações diante dos faróis de trânsito fechados ou são combinados antecipadamente pelo celular ou pela web. Dei início ao estudo através de uma pesquisa na internet com grupos de discussão e comunidades que tem o “racha” como foco de interesse e fui, ao mesmo tempo, desenvolvendo uma pesquisa de campo com ajuda de um estudante, também “rachador”, que serviu de guia, assistente e medidor de pesquisa. Realizei com



ele observação e elaboração de caderno de campo, conversas informais e entrevistas formais registradas e transcritas, além de registro de fotos e de vídeos (Jeolás, 2009, 2010).

O objetivo da pesquisa foi o de compreender os significados atribuídos à velocidade e ao risco presente nessas práticas, bem como nas manobras de aceleração e de derrapagem que fazem parte desse universo, a partir de três pressupostos centrais: (1) por um lado, a íntima relação dos jovens do sexo masculino com as máquinas, produzida no processo de socialização no mundo dos motores e da velocidade, relativiza e minimiza o risco aí existente; (2) por outro, o exercício de valores próprios de uma masculinidade hegemônica, através da comprovação pública de coragem e de audácia propiciada pelos “rachas”, potencializa o risco vivenciado; (3) e, finalmente, a experiência da velocidade parece representar para os jovens uma reação contra as formas de controle social e de autocontrole.

A idéia central que norteou a pesquisa é a de que a modernidade produz uma intensificação dos sentidos, ao mesmo tempo em que os amortece, pois expõe os corpos à rapidez dos acontecimentos e das referências que se multiplicam. Nesse sentido, a velocidade possibilitaria uma experiência de (re)intensificação das sensações e das emoções (Sennett, 1997; Lacroix, 2006; Le Breton, 2006; Chrétiennot, 2008): das sensações corpóreas (vibrações e trepidações), dos sentidos auditivos (sons dos motores e da música), dos sentidos olfativos (cheiros dos combustíveis e dos pneus) e dos sentidos visuais (carros “tunados”¹, sinais dos faróis “*chamando para o racha*”). Além disso, as manobras e performances ligadas aos “rachas” (*burnout*, arrancadas, “zerinho”, “cadeira elétrica” *wheeling*)² geram um sentimento de pertencimento a grupos e/ou redes constituídos em torno de gostos e preferências das marcas dos carros e das motos, da música, dos locais de encontro e das práticas ligadas a esse universo.

¹ A expressão “tuning” (“tunado”) do inglês significa sintonia entre todas as partes do carro para obtenção de maior potência e velocidade. Atualmente, as modificações são realizadas tanto no motor, para aumentar sua potência, como através de acessórios acrescentados para melhorar a aerodinâmica e promover o desempenho, ou mesmo, simplesmente por questão de estética e de estilo. Quando o carro tem muitos acessórios estéticos, ele é chamado de forma pejorativa de “prateleira de puta” ou, então, quando ele é muito cuidado e não participa de “rachas”, é chamado de “carro de prateleira”.

² Burnout, termo em inglês utilizado pelos “rachadores”, refere-se à manobra de queimar pneus com o carro acelerado, mas parado, até que eles estourarem. Em português, essa prática é também conhecida como “borrachão”. Wheeling, termo também em inglês, refere-se à manobra de andar de moto apenas com a roda traseira. O “cavalo de pau” é acelerar o carro e fazê-lo parar com o freio de mão; o “zerinho” é fazer o carro rodar acelerado várias vezes em círculo.



O fato dos “rachadores” serem socializados nesse meio faz com que, de um lado, eles sobrevalorizem o sentimento de um domínio técnico (quase) total dos motores e um controle (quase) completo na condução das máquinas e, de outro, minimizem os riscos existentes. Além disso, a coragem e a audácia constituem valores centrais que acompanham “o chamar para o racha”, os desafios, as arrancadas, as manobras e as *performances* de aceleração e de derrapagem, o que permite pensar em ritos permanentes de masculinidade, conforme discussão adiante.

Os jovens chamam essas competições de velocidade de “rachas” e a palavra é sugestiva. De acordo com os dicionários, “rachar” quer dizer se romper por excesso de tensão e “racha” significa “fenda ou sulco causado por ruptura” ou “estilhaço, lasca causados por impacto violento ou explosão”. Na linguagem popular significa também dividir ou compartilhar dinheiro, comida, bebida e, na gíria, refere-se, ainda, ao sexo feminino. Essa última significação não é sem importância, pois os participantes da pesquisa fazem analogias recorrentes entre o prazer experimentado na relação de seus corpos-mente com a máquina acelerada e o gozo sexual: “*é tão bom como o sexo*”; “*é como trepá, é melhor que trepá*”.

A pesquisa de campo fez um mapeamento de quatro locais da cidade de Londrina-PR que servem de referência para essas práticas e retrçou os percursos de alguns jovens, bem como suas redes de sociabilidade, cujos limites se constroem em torno de oficinas mecânicas especializadas em “turbinar” carros e motos, postos de gasolina, encontros regulares promovidos pelos clubes locais dos “dodgeros” e “opalers”, dentre outros. Os quatro locais foram os seguintes: uma rodovia em frente a uma boate, cujos “rachas” se dão entre motos de baixa cilindrada; uma outra rodovia em frente a uma empresa, na qual a frequência é também de motos de baixa cilindrada; uma praça onde se encontram os jovens do Londrina *Tuning Club* (LTC) e realizam manobras como o *burnout* e, por vezes, combinam encontros para “tirar rachas”; e o Autódromo Internacional Ayrton Senna, com os eventos dos “rachas” quinzenais.

Quanto ao perfil dos jovens “rachadores”, ele é bastante heterogêneo, a não ser pelo fato de serem todos do sexo masculino. A começar pela faixa etária, que vai dos 18 anos a 40 anos, o que colocaria, já de início, uma dificuldade de qualificar os “rachadores” de “jovens”. Os que possuem 40 anos ou, às vezes, um pouco mais, praticam essas atividades ao longo de seus percursos, desde a infância, quando são



introduzidos nesse meio e começam a exercitar essas práticas como lazer ou como forma de trabalho mais ou menos informal e precária. Alguns já formaram família, outros moram ainda com seus pais. A juventude parece, então, se referir mais ao sentimento de “ser jovem” ligado a essas práticas do que aos limites fixados pela idade.

Os conflitos de classe perpassam as diferenças de estilos, aparecendo nas referências aos jovens que têm carros mais novos “tunados” como “*filhinhos de papai*” e nas referências aos “manos” (ou jovens da periferia) para aqueles que possuem motos de baixa cilindrada ou carros mais velhos, como o Chevette, o Passat, a Brasília, dentre outros. No universo das motos de baixa cilindrada, prevalece os jovens das classes populares que utilizam, geralmente, suas motos para o trabalho e para os “rachas”; no universo dos carros, há jovens das classes populares e jovens de camadas mais baixas das classes médias, com carros velhos reparados e “preparados” à medida de suas possibilidades; além dos jovens de maior poder aquisitivo com carros novos “turbinados”. A pesquisa aponta para o fato de que, atualmente, mesmo os jovens com menor poder aquisitivo têm acesso a um dos bens preferenciais de consumo do século XX – o veículo automotor; embora destituídos de capital econômico eles têm acesso a um capital tecnológico que possibilita a transformação de seus carros e de suas motos, personalizando-os à sua imagem, à medida de suas possibilidades e inseridos em uma ampla rede de trocas de serviços, peças e favores. Privados de referências estáveis, eles podem exibir potência, ganhar prestígio e alcançar reconhecimento junto aos seus pares, através desse poderoso símbolo identificador, o automóvel (Ballard *apud* Giucci, 2004).

1. Os “rachadores” e suas máquinas: busca de vertigem entre o descontrole e controle

O prazer de pilotar uma máquina, de experimentar seus limites de velocidade e de controlá-la em manobras e *performances* fica evidente nas narrativas e nas expressões dos “rachadores”. Eles falam de prazer e de tensão e expressam as dimensões desse prazer nas experiências sensoriais: as visuais – a aparência dos carros e das motos e os faróis que “*chamam*” para o “racha”; as auditivas - os sons dos motores e, no caso dos carros, a música em alto volume; as olfativas - o cheiro dos combustíveis e dos pneus queimados; e as táteis - as vibrações mecânico-corporais e, no caso das motos, os corpos que buscam quebrar a resistência do vento. As expressões dessas sensações e os



significados das emoções sentidas são diversos e a adrenalina e a tensão experimentadas pelos “rachadores” são potencializadas pela relação com a polícia e com os imponderáveis das ruas. São sensações que mudam os registros da percepção do tempo e do espaço (realidade suspensa), do peso e da gravidade do corpo. O que importa para eles não é evidentemente evitar o risco, mas buscar experiências extremas nas quais a importância das sensações corporais se faz fundamental: *“a primeira sensação é de muita adrenalina no sangue, depois da adrenalina, muita endorfina vai se jogada no sangue também, tem uma sensação de prazer muito grande”*; *“é uma excitação, falta o ar, a gente fica fascinado”*; *“a primeira vez que fiz um burnout eu não dormi uma semana, a adrenalina parecia que ficava correndo, uma semana sem dormi lembrando daquilo, é uma loucura gigante”*; *“a gente fica rindo sozinho de prazer”*.

Com relação ao som dos motores, por exemplo, a forma como ele é percebido é relativa. Se, por um lado, para muitos, ele é sentido como um barulho indesejável, ilustrando, assim, de acordo Chrétiennot (2008), a percepção da inumanidade das máquinas, por outro lado, para os motoqueiros, por exemplo, o som é percebido em todas as suas nuances e torna-se música para os ouvidos. A relação sonora que os “rachadores” estabelecem com seus veículos é constituída pelo prazer que experimentam de perceber o som que vem, inicialmente de longe, ainda baixo, e que vai engrossando, aumentando e mudando de timbre e de altura, quanto mais o veículo se aproxima. Todos param para ouvir e distinguem a marca do carro ou da moto, o tipo de motor e sua potência e, no caso daqueles que tem longa experiência ou que trabalham com motores, eles são capazes de identificar as modificações ou eventuais problemas e (des)regulagens dos veículos. Esses jovens conhecem os motores de forma íntima e sensorial: *“eu sei que moto é, conheço pelo som do motor”*; *“conheço de quem é a moto, sei o que foi mexido nela só de ouvir o motor”*. Mas se os sons dos motores são indesejáveis para o senso-comum, havendo mesmo leis contra poluições sonoras atualmente, eles fazem parte do universo dos homens modernos e tornam-se, inclusive, muitas vezes, não mais perceptíveis. Nesse sentido, Chrétiennot (2008, p.15) ressalta que o barulho não é necessariamente um sintoma negativo da sociedade moderna, vide o caso dos motoqueiros citados ou dos “rachadores” aqui analisados. Para o autor, basta observar uma criança brincando com carrinhos e escutá-los imitando os sons de motores, carros, trens, aviões, acidentes, freios e choques para compreender que esses



sons fazem parte do universo do homem moderno e que não são sempre e nem necessariamente indesejáveis.

No caso do cheiro, um episódio que ocorreu durante a pesquisa de campo é significativo. Durante um dos eventos do autódromo da cidade, eu e uma colega pesquisadora sentimos um forte odor de pneus sendo queimados, seguido de um som alto de motor e uma densa fumaça que vinha em nossa direção. Quando nos viramos para sair depressa dali, no sentido contrário ao cheiro e ao barulho, que nos pareciam insuportáveis e podiam sinalizar perigo, deparamo-nos com uma massa de jovens que vinham em nossa direção, ou melhor, vinham justamente na direção da fumaça, do cheiro e do som, dos quais tentávamos fugir. Eles vinham excitados para assistirem ao espetáculo do *burnout*, enquanto um jovem afirmava enfaticamente ao nosso lado: “*é o melhor cheiro do mundo*” .

Essas sensações de prazer são descritas recorrentemente pelos jovens e transparecem em suas expressões faciais e corporais. Elas se aproximam da definição de vertigem como “renúncia da consciência” e “embriaguez dos sentidos” (Le Breton, 1991). Mas, se por um lado, eles buscam a vertigem, por outro, o controle está sempre em seus horizontes: “*é adrenalina pura, mas o cara tá atento a tudo não só com o carro, mas com seu desempenho, com o cara do lado*”. A vertigem buscada pelos “rachadores” se dá sob o modo da aceleração e da derrapagem controladas. Ela se produz numa relação intrínseca (mas fluida) entre falta de controle e controle: “*tem a ver com controle e não com descontrole, concentrado no último, sensibilidade no último, tanto que você vê, a molecada que vai andar no autódromo, os que tocam memo, você não vê eles dando risada nunca*”; “*é adrenalina e o cara aqui tá atento a tudo porque você não pode ficar atento só no carro, o teu desempenho, o cara do seu lado*”; “*Eu me deixo levar pela velocidade, por alguns segundos saio de mim, mas a atenção está sempre lá, como um pano de fundo*”; “*a gente vinha vindo ó, pé crachado o cara rodou no meio da expressa, a gente ia dar no meio, foi só redução baixando marcha, redução, tiramo pro lado e fomos embora, se é outro cara ia dar no meio, e ia morrer todo mundo. Tem que ter sangue frio*”.

A busca de vertigem não é contraditória com o sentimento de controle ou domínio do automóvel, cujos significados se entrelaçam de maneira complexa. Poderíamos dizer



que estamos diante de uma “vertigem de controle” que se situa entre as mobilizações técnicas aceleradas e os mecanismos que aliam corpo e máquina.

Nessa oscilação vertigem-controle, a relação homem-máquina desempenha um papel importante, a ponto de alguns jovens expressarem uma vontade própria da máquina com a qual a vontade deles deve negociar: *“tava voltando pra casa, em ponto morto, sossegado, ouvindo um sonzinho. Daí passou um carro por mim, um gol o carro, bem inferior em questões de motor e tal e me chamou, tem umas linguagens tal, dá umas aceleradas e vai, liga o alerta, e me chamou pro racha”*. Essa “vontade” dos carros que “chamam” para o “racha” se complementa com a idéia de passividade do sujeito em relação ao automóvel e à velocidade, conotando forças contra as quais o sujeito pode pouco ou quase nada. Os jovens expressam isso, através das idéias de “vício”, “droga” ou “doença”: *“pra quem gosta disso, é uma doença”*; *“porque ó, eu saí dum casamento de cinco anos, graças a Deus, sabe? Casei de novo com meu carro e tô muito bem. É um vício, memo quando era casado era viciado nesse troço”*; *“É um vício, nunca tá pronto. Toda semana, ó hoje cê tá vendo ele assim, semana que vem cê vai olhar vai tá diferente, ou é motor, ou é alguma coisa, roda, pneu”*; *“aí pegou a doença da ferrugem”*; *“a droga é o nosso carro”*; *tá no sangue isso aí”*.

As narrativas dos “rachadores” colocam em evidencia o lugar que assume o corpo nessas práticas. Corpos que se colocam em jogo e em cena, através de ritos contemporâneos, múltiplos e fluidos, definidos como “instrumentos sensoriais” (Segalen, 2002). A relação de seus corpos com os automóveis torna-se íntima, pois, em regra geral, eles entram no universo dos “rachas” entre a idade de oito e dez anos, quando alguém da família – pais, tios, irmãos – ou amigos e conhecidos que os iniciaram nesse meio, ou porque tinham uma loja, uma oficina ou porque faziam comércio de automóveis. Eles têm conhecimento dos motores e sabem o que se deve fazer para “preparar” os carros e motos para os “rachas”. Eles desenvolvem uma relação com suas máquinas que Chévrier et Moreau (2002, p.88) nomeiam “pilotagem manual reflexiva”, essa relação do condutor com sua máquina quando *“le mouvement du cyclomoteur est trop rapide, lorsque le flux d’informations est trop dense”* e se opõe à conduta automática que se faz a partir de um conjunto de rotinas e hábitos (2002, p.88).

2. Os “rachas” entre jogo-brincadeira e rito de masculinidade



A análise do material de campo mostrou que os “rachadores” não falam de risco, mas de diversão, de curtidão, de brincadeira. O que chama atenção é a dimensão de prazer que emergiu das associações presentes em suas narrativas e práticas, expressas a partir do termo “brincadeira”. Como categoria nativa, a “brincadeira” ressalta a dimensão do prazer e do jogo que começa com as brincadeiras de criança, passa pelos divertimentos da adolescência até os comportamentos lúdicos para dominar a vertigem. Articulada a essa dimensão, uma outra se impõe à minha interpretação, a da competição, do desafio e da coragem publicamente apresentada e reiterada. Por isso, proponho analisar os “rachas” como jogo-brincadeira e, ao mesmo tempo, como rito de masculinidade.

O jogo e o rito, essas duas formas de sociabilidade, cujos contornos e limites mostram-se atualmente fluidos - diferentes formas de jogos e ritos, cerimônias, festas, espetáculos), são constitutivas dos “rachas”. Na dimensão do jogo, os “rachas” articulam dois campos semânticos da linguagem comum: o de uma atividade espontânea, sem regras, lúdica e prazerosa e o de uma atividade que possui regras que definem vencedores e vencidos (Lucier, 2008). Na dimensão do rito, os “rachas” apresentam características de ritos de masculinidades que tem a função não de marcar uma passagem de uma fase ou status a outro, mas do pertencimento às redes de pares (Le Breton, 2009). Esses desafios podem ser interpretados como formas ritualizadas, visando provar a coragem e a audácia dos protagonistas aos olhos dos pares, das garotas e da polícia. Suas máquinas lhes permitem se apresentar publicamente uma vez que a potência do motor se transforma em metáfora da potência do condutor.

A dimensão do jogo-brincadeira se inicia desde a infância, através de brincadeiras e de aprendizagem à repetição que se desdobram na juventude em jogos de divertimento, como se o riso, o se divertir e o “detonar” permitissem a ruptura da rotina e dos ritos cotidianos. O sentido de representação do jogo separa-se do determinismo das coisas e vai contra as exigências das responsabilidades. Nesse sentido, os “rachadores” parecem entrar em um domínio da liberdade e das possibilidades criativas, como se eles corressem riscos para fugir da indiferença e do tédio do cotidianos. Pierre (2008, p.42) compara o jogo dos homens com aquele dos animais e o dos sistemas materiais (as máquinas) e afirma que o primeiro “ne suspend pas la détermination: il



aménage en elle un écart où peut se déployer le possible”. Para esse autor, pode-se falar de jogo cada vez que é possível circunscrever um espaço de indeterminação.

Benjamin (1984, p. 75) mostrou que para além do “como se”, a alma da brincadeira ou da diversão, para uma criança, o que mais lhe dá prazer é o “mais uma vez”. É o prazer da repetição de “saborear, com uma intensidade sempre renovada, os triunfos das vitórias”. Um dos “rachadores” conta que sua paixão pelos carros data da idade de 14 anos, quando ele tinha o hábito de pegar o carro do seu pai escondido sem esquecer de mudar o velocímetro: *“na fazenda, meu pai deixava eu pegar o carro. Eu começava testando meus limites, freando nos cavalos de pau, pois na estrada de terra a gente não precisa nem de usar o freio de mão e o carro já dança. Eu aumentava a velocidade aos poucos, fazendo o carro virar três vezes, mais do que isso eu não conseguia”* (Caderno de Campo, 27 de junho de 2007).

Esse aprendizado, e o fato de colocar o corpo em cena, reforçam um dos pressupostos iniciais da pesquisa segundo o qual o saber-fazer e esta relação sensorial com as máquinas relativizam a percepção do risco que se corre nos “rachas”. Retomo a hipótese que os considera como ritos de masculinidade dotados de características que intensificam os riscos próprios dessas práticas.

Associado à *expertise* técnica dos motores, o que os jovens *incorporam* (Bourdieu, 1982) ao longo de seus percursos remete aos valores e as práticas próprias da masculinidade hegemônica que desempenham, por sua vez, um papel fundamental na potencialização do risco. O modelo de masculinidade definido por Almeida (1996a), Connell (1997), Kimmel (1998) e Calpe (2010), se refere à construção histórica e cultural de um ideal vivido de forma consensual num campo de disputa de valores, no qual coexistem versões subordinadas de masculinidades. Difícil de ser atingido na prática, ele exerce, entretanto, coerções sobre homens e mulheres (Almeida, 1996a). Os valores centrais desse modelo: dominação, independência, atividade, força física, racionalidade, competição, coragem, risco, gosto pela aventura; todos eles em correlação inversa aos valores atribuídos ao modelo de feminilidade. Um dos jovens se refere à relação das mulheres com os automóveis: *“aos 14 anos pela primeira vez descobri a sensação de ter um volante nas mãos, essa sensação de superioridade masculina, você não admite que uma mulher dirija lentamente na sua frente, não só mulher, mas japônês, velhos, nada que seja lento”*. Um outro “rachador”, depois de três



casamentos e de desencontros com várias mulheres, que não o compreendem, afirma: “*casei com o meu carro*”.

Conjugar vertigem com velocidade, sob o modo de derrapagem controlada, é o que parece buscar os “rachadores”. Outras práticas de risco apresentam também essa dupla busca de vertigem e controle, permitindo aos sujeitos exorcizarem o sentimento de impotência cotidiano, a partir do sentimento de controle de seus corpos (Peretti-Watel, 2002). Daí a dificuldade para definir os “rachas” como um tipo determinado de jogo, a partir de certas características e de combinações propostas por Caillois (1987): competição (agôn), sorte (aléa), imitação (mimicry) e vertigem (ilinx). Nesse sentido, pensar os “rachas” como jogo-brincadeira foge dos modelos de Caillois, pois os “rachas” combinam ilinx (jogos de vertigem) e agôn (jogos competição), representando, para o autor, um exemplo de “conjunções proibidas”.

Nos “rachas”, essas características interagem de diferentes maneiras e com graus distintos de intensidade: a imitação própria do “como se” dos jogos de crianças; a indeterminação do acaso e dos imponderáveis, principalmente nas corridas ilegais de rua; a vertigem que interage de maneira constante com a busca do controle do carro ou da moto.

Considerações finais

A comprovação pública de alguns dos valores centrais ao modelo de masculinidade, através dos desafios lançados para “tirar racha”, se re-atualiza nessas práticas, na medida em que tais valores precisam ser permanentemente provados aos olhos de seus pares (mas também da polícia e das garotas). Pensar a importância que o aspecto ritual ganha nos “rachas” pode ser explicado face às dificuldades de construção de identidades estáveis na atualidade, sobretudo para os jovens, quando os percursos de vida são fluidos, flexíveis e incertos. A relação entre práticas de risco juvenis e o papel dos ritos de passagem é fundamental para a compreensão da construção das identidades/subjetividades atuais.

Dois papéis são desempenhados por esses ritos de masculinidade: resistência contra a rotina morna de uma cotidianidade que transmite aos jovens sensações e experiências de impotência, diante das impossibilidades de escolhas e de controle sobre os seus percursos. O sentimento de potência que é experienciado pelos “rachadores” na



relação homem-máquina, abre-lhes a possibilidade de sentir um enfraquecimento, mesmo que momentâneo, da organização das regras e das instituições, da vigilância e da disciplinarização dos corpos e da civilização dos costumes. Além disso, responde à identitária e à busca de reconhecimento, através das redes de sociabilidade, com as quais compartilham os gostos, preferências e práticas: “*Se eu ganho, eu tenho um nome, se ele ganha, ele tem um nome*”; “*eu sou conhecido, quando [no autódromo] eu entro todo mundo para pode tá fazendo o que for*”.

Em uma sociedade em que prever o futuro (Beck, Giddens, Lash, 1997) tornou-se imperativo, as práticas dos “rachadores”, ancoradas no presente e despreocupadas com o futuro, suscitam reprovação moral e são alvos de construções estereotipadas. Colocar-se à prova, através de atividades que permitem um ato heróico de coragem pode ser compreendido como uma forma ritualizada de construção de identidades em um jogo social que tem a tendência de privar os jovens de referências estáveis.

Bibliografia

- ALMEIDA M. V. Gênero, masculinidade e poder: revendo um caso do sul de Portugal. *Anuário Antropológico/95*, Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, p.161-187, 1996^a.
- _____. (Org.). *Corpo presente*. Treze reflexões antropológicas sobre o corpo, Oeiras/Portugal, Celta Ed., 1996b.
- BALANDIER, G. *Le Dédale: pour en finir avec le XXe siècle*. Paris: Fayard, 1994.
- BECK, U.; GIDDENS, A.; LASH, S. *Modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna*. SP: Ed. UNESP, 1997.
- BENJAMIN, W. *A criança, o brinquedo, a educação*. São Paulo: Summus, 1984.
- BOURDIEU, Pierre. Les rites comme actes d’institution. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n.43, juin 1982, p.58-63, 1984.
- CAILLOIS, R. *Los juegos y los hombres: la máscara y el vértigo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1986.
- CALPE, José María Espada. Hombres, motos y riesgo: androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos. Disponível em: <http://www.telefonica.net/web2/sword/default.htm>
Acesso em: 28 fev. 2010.
- CARMO, P. S. *Culturas da rebeldia*. A juventude em questão. SP: SENAC, 2001.
- CHEVRIER S.; MOREAU C. Les jeunes et le cyclomoteur. *Agora, Débats-Jeunesses*, n.27, p.86-97, 2002.
- CHRÉTIENNOT L. *Le chant des moteurs*. Du bruit en musique. Paris: L’Harmattan, 2008.
- CONNELL, R.W. La organización social de la masculinidad. In: VALDÉS, T.; OLAVARIA, J. (Eds.). *Masculinidad/es*. Poder y crisis. Ed. de las Mujeres n. 24. Santiago de Chile: Isis Internacional, 1997.



- CUNHA, R. A pressa de chegar. *Com Ciência* - SBPC. Revista Eletrônica de Jornalismo Científico, Dossiê Velocidade, No. 93, 10/11/2007 Disponível em: <<http://www.comciencia.br/>> Capturado em 03 mar 2009.
- DAMATTA, R. *Fé em Deus e pé na tábua*. Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. RJ: Rocco, 2010.
- ELIAS, N. Tecnização e civilização. In: NEIBURG, F.; WAIZBORT, L. (Orgs.). *Escritos e ensaios*, vol.1. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.
- FEATHERSTONE, M. (Ed.) Introduction. *Theory, Culture & Society*, v.21, n.4/5, August-October 2004, Sage Publications, Special Issue on : Automobilities.
- FLONNEAU, M.; GUIGUENO, V. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?* Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2009.
- GIUCCI, G. *A vida cultural do automóvel*. Percursos da modernidade cinética. RJ: Civilização Brasileira, 2004.
- HOUAISS, Dicionário eletrônico da língua portuguesa, CD-ROM, dezembro 2001.
- JEOLÁS, L. S. Les courses illégales de voitures: le cyberspace comme terrain ethnographique. *Altérités*, Montréal v. 5, n. 1, p. 54-64, 2008. Disponível em: <<http://www.altérités.ca>>. Acesso em: 21 out. 2009.
- _____. Pesquisa de campo em comunidades on-line sobre corridas ilegais de rua: velocidade, risco e masculinidade. *Cadernos de Campo*, São Paulo, n. 18, p. 127-143, 2010.
- KIMMEL, M. S. A produção simultânea de masculinidades hegemônicas e subalternas. *Horizontes Antropológicos*; corpo, doença e saúde, n. 9, 1998.
- KUNDERA, M. *A lentidão*. RJ: Nova Fronteira, 1995.
- LACROIX, M. *O culto da emoção*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006.
- LE BRETON, D. *Passions du risque*. Paris: Métailié, 1991.
- _____. *La saveur du monde*. Une anthropologie des sens. Paris: Métailié, 2006.
- _____. *Conduites à risque: des jeux de mort au jeu de vivre*. Paris : PUF, 2007a.
- _____. *En souffrance*. Adolescence et entrée dans la vie. Paris? Métailié, 2007b.
- _____. Des rites juvéniles de contrebande. In: YANNIC, Aurélien (Coord.). *Le rituel*. Paris: CNRS Editions, 2009, p.25-44 (Collection "Les Essentiels d'Hermès").
- LUCIER P. Jeux et rites: de la règle à la vie. In ST-GERMAIN P.; MÉNARD G. (Dir.), *Des jeux et des rites*. Montréal: Liber, p.21-30, 2008.
- MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cadernos de Saúde Pública*, RJ, v.16, n.1, jan./mar 2000, p.7-21.
- PEIRANO, Mariza. *Rituais ontem e hoje*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.
- PERETTI-WATEL P. Les "conduites à risque" des jeunes: défi, myopie, ou déni?. *Agora, Débats-Jeunesses*, n.27, p.16-33, 2002.
- PIERRE J. Le jeu, le réel et le possible. In: ST-GERMAIN P.; MÉNARD, G. (Dir.). *Des jeux et des rites*. Montréal: Liber, p.31-55, 2008.
- RIBEIRO F. B. Os modernos cavaleiros do asfalto: risco e transgressão nas estradas portuguesas, *Cadernos do Noroeste*, Sociedade e Cultura, 5, Braga, Portugal, v. 21, n. 4-5, p. 53-68, 2003.
- ST-GERMAIN, Philippe, MÉNARD, Guy. *Des jeux et des rites*. Montréal: Liber, 2008.
- SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: EDUC, 2002.
- SEGALEN, Martine. *Rites et rituels contemporains*. Paris: Colin, 2009.



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

SENNETT, R. *Carne e pedra*. O corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de Janeiro: Record, 1997.

TOUATI A (Dir.). *Jeunes: du risque d'exister à la reconnaissance*. Paris: Téraèdre, 2006.

VIRILIO, P. *Velocidade e política*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.